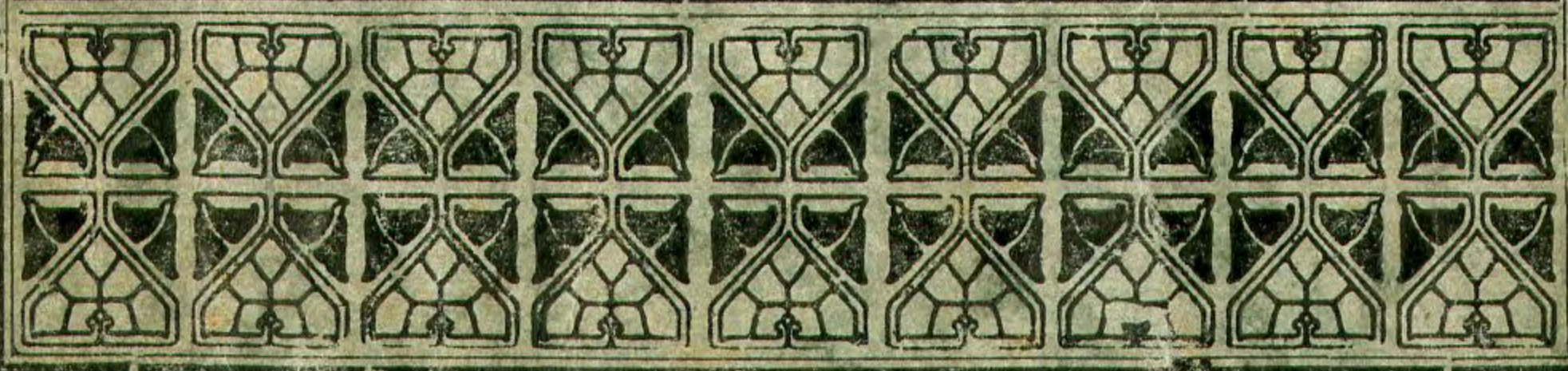


LA EMPRESA
DEL
TRANVIA DE ORIENTE
Y EL
MUNICIPIO DE MEDELLIN



Tip. Industrial—Medellín



LA EMPRESA
DEL
TRANVIA DE ORIENTE
Y EL
MUNICIPIO DE MEDELLIN



1927

TIP. INDUSTRIAL. — MEDELLIN



Honorables Concejales:

Encargada por vosotros de estudiar los antecedentes de las diferencias surgidas entre la Empresa del Tranvía a Oriente y el Municipio de Medellín, y de proponer, en vista de ellos, lo que deba contestarse a los cargos que por la prensa hicieron al Municipio los Dres. Libardo López y Antonio Mauro Giraldo,—Abogado y Gerente de esa Empresa, respectivamente,—vuestra Comisión procede a presentaros este informe, basado en documentos incontrovertibles.

Pero, ante todo, es preciso observar, Honorables Concejales, que en esta discusión se presenta el Municipio con armas muy inferiores a las que esgrimen sus adversarios. Si la verdad está de parte del primero, no por ello deja de ser cierto que la adulteración de los hechos y el desparpajo que respiran los artículos de sus detractores, son armas con que éstos desconciertan, al menos por el momento, a los hombres de bien.

Se ha empezado por decir al público que el Municipio de Medellín es enemigo del Tranvía a Oriente. Nada más inexacto, Honorables Concejales; vosotros todos sabéis que el Municipio ha estado dispuesto en todo tiempo a contribuir a

la realización de esa obra, que ha juzgado y continúa juzgando altamente benéfica para esta ciudad y para los Municipios de Oriente y del Sur. Lo que sí no puede contemplar impasible es el sacrificio de sus derechos y el quebranto injustificable de sus intereses, al amparo de combinaciones que vuestra Comisión no entra a calificar.

Porque,—y es bueno declararlo enfáticamente,—una cosa es el Tranvía de Oriente como vía de comunicación y empresa de fomento,—aspecto bajo el cual cuenta con la unánime simpatía del H. Concejo,—y otra la forma de constitución de la Empresa y los métodos adoptados para su manejo.

Desgraciadamente, el embrollo formado en torno de este asunto, es efecto de hábiles maniobras, patrocinadas por la alianza entre una secta nefanda y oscura, y los dirigentes de cierta tendencia política bien conocida en Antioquia.

En virulento artículo, publicado en el N° 37 del “Heraldo de Antioquia”, dice el Dr. Libardo López: “Para demostrar esto, vamos a proponerle al Honorable Concejo que le dé al público clara explicación de su conducta en estos hechos:

“Medellín invitó a las ciudades de Oriente a concurrir a la construcción del Tranvía, ofreciéndoles la mayor benevolencia, dar el dinero necesario, otorgarles tiempo a los otros Municipios para que consiguieran sus respectivos aportes y con su firma contribuir a la consecución de empréstitos que facilitarían la construcción de la obra con la menor carga para los Municipios.

“Para devolverle a Medellín la parte que había puesto en la Empresa y para que los otros Municipios no tuvieran qué contraer gravosos préstamos en beneficio de la obra, se autorizó un préstamo por quinientos mil (\$ 500.000) pesos, cuya gestión se encargó al Dr. Román Gómez. Este obtuvo el préstamo con el Banco Hipotecario de Bogotá, y para firmar la escritura del ca-

so no faltaba sino que Medellín aclarara el Acuerdo correspondiente, en el sentido de dar su firma solidaria. Aclarado el Acuerdo, firmado el contrato con el Banco Hipotecario de Bogotá y recibidos los quinientos mil pesos (\$ 500.000), era cosa convenida que de esa cantidad se le darían a Medellín los ciento sesenta y cuatro mil pesos que había aportado y que la obra se continuaría con empréstitos y sin fondos municipales, mientras las circunstancias lo permitieran. Medellín tuvo a bien faltar a su palabra, no modificó el Acuerdo, hizo quedar mal al negociador del empréstito y procuró así frustrar la construcción del Tranvía. Además de esto incluyó en su Presupuesto la suma de ciento sesenta y cuatro mil pesos (\$ 164.000) que había aportado a la Empresa, y exigió que se le pagaran, sin acceder a facilitar el empréstito.

“Al verse la Empresa en apuros por esta actitud extraña de Medellín, La Ceja y Marinilla tuvieron qué suministrar cincuenta mil pesos (\$ 50.000), conseguidos a préstamo, bajo interés muy alto. Con esta cantidad, y con las subvenciones oficiales, la Empresa pudo burlar las miras aviesas de Medellín.....”

Entra vuestra Comisión a contestar los infundados y atrevidos cargos del Dr. López, quien se ha permitido tildar de “aviesa, apasionada y sectaria” la actitud del Municipio de Medellín, porque no se ha plegado al capricho de quienes han querido atarlo al yugo de sus conveniencias. Un análisis detenido de los hechos dirá dónde se encuentra la verdad.

En su sesión de 21 de enero de 1925, aprobó la Honorable Junta de las Empresas Públicas Municipales de Medellín un contrato celebrado entre el Dr. Luciano Restrepo Isaza, como re-

presentante del Tranvía a Oriente, y el Dr. Julián F. White, como representante de las Empresas Públicas Municipales, según el cual, las Empresas se obligaron a construir la línea del Tranvía hasta Rionegro. En la cláusula octava de dicho contrato se estipuló que “el control para las compras y el de los trabajos, lo mismo que la dirección técnica, estarán a cargo de las Empresas Públicas”. Y en la cláusula novena se convino en que la contabilidad y reglamentos de la construcción, serían los mismos que tienen dichas Empresas.

Como se ve, el control para las compras y los trabajos, la dirección técnica, los reglamentos y la contabilidad del Tranvía a Oriente, estaban a cargo de las Empresas Públicas de Medellín. Y ello era muy puesto en razón y perfectamente exigible por parte del Municipio de Medellín. Véanse, si nó, los considerandos que se estamparon como fundamentos de ese contrato, los que textualmente dicen:

“Los suscritos, Luciano Restrepo I. y Julián F. White, mayores de edad y vecinos de este Distrito, considerando:

1º.—Que la Junta del Tranvía a Oriente desea construir rápidamente y con la mayor economía posible el Tranvía que comunique a la ciudad de Medellín con las poblaciones de la región oriental del Departamento, aprovechando para esta línea la carretera de Oriente.

2º.—Que las Empresas Públicas de Medellín están en condiciones de hacer más rápidamente el trabajo y con mayor economía por tener personal preparado y adiestrado en la construcción de líneas de tranvía.

3º.—Que el Departamento técnico y administrativo de las Empresas Públicas está en condiciones de poder atender a la dirección y administración del Tranvía a Oriente, lo que implica una gran economía para la obra.

4º.—Que las Empresas Públicas poseen cierta clase de herramientas indispensables en esta clase de construcciones y que por no utilizarlas permanentemente pueden facilitarlas para la construcción del Tranvía a Oriente, en condiciones muy favorables para la Empresa.

5º.—Que el Municipio de Medellín *es dueño de la mayor parte de la obra.*”

Se necesita tener perturbado el criterio, o dejarse llevar de miras “aviesas, apasionadas y sectarias”, para dañar ese estado de cosas y renunciar mansamente a las ventajas que de ese contrato reportaba el Municipio de Medellín. Si éste era “dueño de la mayor parte de la obra”, como en dicho contrato se hizo constar; si las Empresas Públicas de Medellín estaban en condiciones de “hacer más rápidamente el trabajo y con mayor economía”, no se ve motivo alguno para abandonar el sistema de control, de dirección y de construcción que en ese mismo contrato se adoptó.

Pero hé aquí que en las postrimerías de la administración que rigió los destinos de Medellín en los años de 1924 y 1925—el 13 de octubre de ese último año, después de pasadas las elecciones que dieron por resultado el advenimiento del actual Concejo—fue resuelto ese contrato por acuerdo entre las partes, quedando así el control de la Empresa, los trabajos de la misma, su dirección técnica, su contabilidad y sus reglamentos, al cuidado exclusivo de una entidad omnipotente y prácticamente ajena a toda intervención del Municipio: la Junta del Tranvía, en donde Medellín habría de ser y ha sido un cero a la izquierda. Y ello, a pesar de que Medellín era “dueño de la mayor parte de la obra”.

Cómo explicarse, Honorables Concejales, que los representantes de un Municipio que era “dueño de la mayor parte de la obra”, abandonaran así los intereses de la entidad que representaban

y defraudaran de esta suerte las esperanzas en ellos depositadas por sus electores? No entraría para nada, en proceder tan peregrino, algo de esa “política aviesa, apasionada y sectaria” que enrostra hoy al Concejo el Dr. López?

En el acta correspondiente a la sesión que el Concejo celebró el día 11 de diciembre de 1925, constan estas palabras del Honorable Concejal Dr. Baudilio Zuluaga: “El contrato entre el Tranvía de Oriente y las Empresas Públicas Municipales fue resuelto por temor de que el nuevo Concejo no fuera partidario de la obra”. De dónde esa prevención, esa conjuración contra el actual Concejo?

Lo cierto es, Honorables Concejales, que la pasada administración municipal creó al actual Concejo una situación bien grave al resolver ese contrato.

Ante esa nueva y delicada situación, el Concejo aprobó en su sesión del 11 de diciembre de 1925 la siguiente proposición: “Dígase reservadamente a la Honorable Junta Directiva de la Empresa del Tranvía de Oriente, que el Concejo está animado del más vivo deseo de coadyuvar a la pronta ejecución de la obra, por todos los medios que estén al alcance del Municipio, y que, en tal virtud, está listo a respaldar con su firma la negociación del préstamo de \$ 500.000 iniciada con el Banco Hipotecario de Bogotá; pero que antes de hacerlo, necesita saber si la Junta está dispuesta a reanudar el contrato que existió con las Empresas Públicas Municipales para la dirección técnica de los trabajos y a que esa Honorable Junta se integre con tres miembros más, a saber: el señor Superintendente de las Empresas Públicas Municipales, el señor Gerente de Obras Públicas y un Miembro de esta Municipalidad. Además, que desde ahora se adopte la electrificación de la línea como base indispensable de la obra.”

En suma, Honorables Concejales: si acaso el Concejo que terminó su período el 31 de octubre de 1925 podía ofrecer la firma del Municipio para respaldar el empréstito de \$ 500.000, no podía hacer lo mismo el que hoy rige los destinos municipales, pues si el primero disponía del control de la Empresa, por ser el Municipio “dueño de la mayor parte de la obra”, al segundo se le arrebató ese control y se le creó un estado de cosas que el más elemental decoro le obligaba a rechazar.

Pero no son éstas las únicas razones en que vuestra Comisión se basa para desvanecer los cargos formulados contra la actual administración municipal de Medellín. Vamos a escarmenar el contrato de asociación, o de comunidad, como quiera llamársele, para que conozcáis lo que es una verdadera monstruosidad jurídica y la forma en que ciertos mandatarios atienden los intereses de su mandante.

En dicho contrato se estipuló que el capital necesario para la construcción del Tranvía a Oriente se calculaba, se presupuestaba, en un millón de pesos oro (\$ 1.000.000), el que se integraría así: con el treinta y cinco por ciento (35%) de subvención nacional; con el treinta y cinco por ciento (35%) de subvención departamental; y con las partidas siguientes, “aportadas” (qué ambiguo participio) por los Municipios que entran en este convenio, así:

La Ceja..	\$ 30.000
Marinilla..	\$ 20.000
Santuario..	\$ 20.000
Cocorná..	\$ 20.000
Peñol..	\$ 20.000
Guarne..	\$ 5.000

El Carmen...	\$ 10.000
San Carlos...	\$ 5.000
Granada...	\$ 5.000
Guatapé...	\$ 1.000

Como se ve, los expresados Municipios se comprometieron a aportar \$ 136.000 con relación a \$ 300.000, suma ésta que representa el treinta por ciento (30%) del capital de \$ 1.000.000. Ya se sabe que el 70% restante, quedaba formado por las subvenciones nacional y departamental.

Esta aparatosa lista de aportes se quedó escrita, Honorables Concejales. Hasta la fecha, ninguno de los citados Municipios ha aportado ni un solo centavo a la Empresa, la cual se ha impulsado con el dinero de Medellín, con las subvenciones nacional y departamental y con el contingente de rieles suministrado gratuitamente por el Ferrocarril de Antioquia. Medellín facilitó en préstamo la suma de ciento sesenta y cuatro mil pesos (\$ 164.000), y, hasta ahora, ni un solo centavo le ha pagado la Empresa deudora.

En circunstancias tales, será justo, será razonable exigir a Medellín el afianzamiento del empréstito de quinientos mil pesos? Ni aunque Medellín se hubiera obligado por medio de contrato a prestar tal fianza, se le podría requerir para el cumplimiento de su promesa, ya que un contratante no está en mora de cumplir lo pactado mientras el otro no lo cumple, por su parte (Art. 1609 del Código Civil).

Pero, se dirá y se ha dicho: “de esos \$ 500.000 se habrían de tomar \$ 164.000 para devolverlos a Medellín.” Qué brillante negocio! A trueque de obtener el pago de lo que se le debía, Medellín se veía forzado a echarse encima una nueva y cuantiosa obligación, y a comprometer su firma para garantizar un empréstito cuyos fondos habrían de ser manejados sin su in-

tervención, por una Junta en que la representación del Concejo era perfectamente ilusoria.

Cierto es que el Cabildo de 1924-1925 autorizó al Personero Municipal de entonces para firmar una escritura por medio de la cual se prorrogara a los Municipios deudores el plazo para el pago de sus aportes, escritura que, por fortuna, no había otorgado el citado funcionario cuando empezó la actual administración municipal. Pero no es menos cierto que tal autorización, lejos de suministrar un arma a los detractores del Municipio, constituye para ellos un nuevo cargo. Héla aquí: “Autorízase al señor Personero Municipal para que celebre un contrato con los Municipios accionistas del Tranvía a Oriente, sobre prórroga del plazo para el pago de sus respectivos aportes, *dejándolos en absoluta libertad para tomar las acciones que puedan cubrir al vencimiento de ese plazo, aun cuando no alcancen a las acciones que suscribieron en la escritura de asociación*”.

Será éste, Honorables Concejales, el modo como un mandatario escrupuloso debe manejar los intereses puestos en sus manos? Esa resolución libertaba del compromiso de pagar sus aportes a unos Municipios que seguirían siendo, no obstante, condueños de la obra y partícipes en sus rendimientos, puesto que la escritura quedaba intacta en lo demás. Sobre el particular dijo vuestra Comisión en su informe de 14 de abril de 1926:

“Tan peregrina resolución, que dejaba a la Sociedad sin accionistas efectivos, pues daba a aquéllos la facultad insólita de no suscribir nada, de pagar sus acciones cuando quisieran, o de rebajar el monto de éstas, quedó felizmente baldía, pues el Personero saliente no celebró tales contratos con ninguna de dichas entidades, ni el Concejo de Medellín los ha aprobado; y aunque esto se hubiera conseguido, habría sido de ri-

gor la reforma de la escritura social, pues se cambiaban completamente las obligaciones de los Municipios asociados.

“Todas estas circunstancias, graves de suyo, han hecho que el Concejo de Medellín se abstenga hasta hoy, como se abstendrá en lo futuro, de ordenar que se dé el nuevo poder de que se trata (el necesario para la firma del empréstito) y de contribuir con un centavo más para el Tranvía de Oriente, hasta tanto se obtenga, en forma razonable y legal, la reconstitución de la Sociedad....”

Sabéis qué fecha lleva esa resolución? Fue expedida el día 21 de octubre de 1925, pasadas ya las elecciones para Concejales, nueve días antes de que los Munícipes anteriores soltaran las riendas de la administración municipal.

Y para que se juzgue de la liberalidad con que se disponía del erario municipal, léanse las palabras que, como vertidas por el Dr. Luciano Restrepo Isaza,—Presidente del Concejo en aquel entonces—aparecen en el acta correspondiente a la sesión del 31 de octubre de 1924 de la Junta de Empresas Públicas Municipales: “el Concejo está pronto a aportar, sin fijar desde ahora cantidad precisa, *lo que quede faltando para la constitución del capital municipal*, después de sabido el contingente de los otros Municipios”. Título sobrado para que al Dr. Restrepo I. se le otorgara una curul en el Concejo del Santuario!

Fracasado el intento de prórroga a que acabamos de aludir, la Junta del Tranvía resolvió prorrogar el plazo a los Municipios deudores. Podía, acaso, esa Junta, meramente administrativa, prorrogar el plazo sin que se reformara la escritura social? Con qué derecho concedía prórrogas que debían ser pactadas por los Municipios contratantes?

Pero, volvamos al contrato. En la escritura se dice que el capital lo forman el 35% de subvención nacional, el 35% de subvención departamental, “y las partidas siguientes APORTADAS por los Municipios que entran en este convenio”.

El participio pasado “aportadas” encierra una evidente inexactitud, porque por medio de él se declara que los diez Municipios orientales han aportado ya, esto es, han dado, han pagado, la suma de \$ 136.000, lo que no había ocurrido a la fecha del contrato, ni ha ocurrido todavía. Prueba de que en la escritura se quiso consignar esa inexactitud, es la escritura misma, la cual divide en dos grupos los Municipios orientales: los diez del aporte en participio pasado, y, “los Municipios restantes”, los que “indicarán las cuotas que aportan” y “al entrar como accionistas, de volverán en el curso de un año, con intereses del quince por ciento anual (15%), la parte que les haya correspondido como aporte de capital y que Medellín haya anticipado”. Por manera que, de no existir la confesión—ineludible por cierto—de que esos diez Municipios, representados hoy por la Empresa, deben \$ 164.000 al de Medellín, y la estipulación, presuntiva de la deuda, de que “para emprender la obra sin demora, Medellín suministrará el dinero que vaya exigiendo la construcción”, la tal escritura sería para ellos una prueba del pago, pues el cómodo participio encierra nada menos que una declaración de pago al contado. La obligación que en dicha escritura se impone a los Municipios, consistente en pagar la deuda a Medellín dentro de un año y con intereses al 15% anual, no abarca sino a esos futuros socios, a esos “Municipios restantes” que “indicarán, al entrar como accionistas, las cuotas que aportan”.

Observa vuestra Comisión que si en la expresión “los otros Municipios interesados al entrar como accionistas” quedan comprendidos los

diez Municipios orientales que firmaron la escritura, no puede ser más impropio y más inadecuado el modo de referirse a unos Municipios que ya habían ingresado a la sociedad, que habían APORTADO, al contado o a plazo, la suma de \$ 136.000. Mal se podía decir de esos diez Municipios que *al entrar* como accionistas quedaban con determinadas obligaciones, puesto que ya ellos habían entrado como tales accionistas. Si para defensa de la póliza se dijere que el espíritu de esa frase fue el de referirse a los diez Municipios orientales, se contesta que es muy extraño que personas versadas en asuntos legales y en achaques de redacción, usaran un lenguaje tan impreciso, concebido en tiempo condicional y futuro, a la vez que propicio para ambiguas interpretaciones.

Así, pues, la escritura no impone a los diez Municipios orientales la obligación de pagar sus aportes dentro de un determinado plazo, puesto que los daba ya por pagados.

De acuerdo con una de sus cláusulas, “para emprender la obra sin demora, Medellín suministrará el dinero que vaya exigiendo la construcción”. De suerte que Medellín quedaba obligado a suministrar el dinero, en tanto que ni los diez Municipios orientales, ni la Empresa del Tranvía, quedaban comprometidos a devolver las sumas por Medellín anticipadas. La obligación de devolver,—nótese bien,—se las impone la escritura a “los Municipios restantes”, a esos presuntos accionistas que, como el de San Vicente, fuera necesario convertir, en determinado momento, en factores de futuras combinaciones.

Será esta la manera correcta y acertada de dar en préstamo los dineros de un mandante, sin obtener de los deudores la promesa escrita de que pagarán el dinero prestado?

Por fortuna para el Municipio de Medellín, la ley declara que el plazo para cumplir una obli-

gación puede ser expreso o tácito; que es tácito el indispensable para cumplirla; y que el dinero dado en mutuo por tiempo indefinido, se puede exigir dentro de los diez días subsiguientes a la entrega, quedando obligado el deudor a pagarlo dentro de los treinta días subsiguientes al cobro (Arts. 2225 del Código Civil y 928 del Código de Comercio). Por otra parte, la prórroga que el Concejo quiso conceder a los diez Municipios orientales, solicitada por éstos, y la que contra todo derecho les concedió la Junta del Tranvía, son pruebas de que la parte deudora consideraba ya vencida la deuda, pues tan sólo se prorroga el plazo que está por vencerse o está vencido.

Quédeles a los autores de esa póliza, la satisfacción de haber puesto a Medellín—en apariencia,—a discreción de la otra parte contratante. *En apariencia*, sí, porque, a pesar del embrollo, la ley descubre, con deslumbradora claridad, los derechos del Municipio de Medellín.

Dice una de las cláusulas del contrato: “Medellín contribuye para la construcción con el capital que falte para llenar los presupuestos”.

Hé aquí el caballo de batalla de los Dres. López y Giraldo, quienes imputan a Medellín el incumplimiento del contrato, por haber violado la cláusula que lo obliga “a llenar los presupuestos”.

Pero, qué es esto de llenar los presupuestos? Cuáles son esos presupuestos?

Al final del contrato se dice que el capital presupuestado es el de \$ 1.000.000. Y al principio del mismo contrato se forma así dicho capital: el 35% de subvención nacional; el 35% de subvención departamental, quedando así representada la suma de \$ 700.000; y los \$ 300.000 restantes, “aportados” por los Municipios en esta proporción: los diez Municipios orientales que

contratan con Medellín, \$ 136.000; y “Medellín contribuye para la construcción con el capital que falte para llenar los presupuestos”.

Ese capital que faltaba, con relación al mentado presupuesto de \$ 1.000.000, era la suma de \$ 164.000, suma que Medellín suministró. Con ella se inició y se impulsó la obra, y sin ella nada se habría hecho.

Si Medellín suministró los \$ 164.000 que le correspondían en el presupuesto de \$ 1.000.000, en qué consiste la violación, por parte suya, de las obligaciones contraídas?

Quizá los Dres. López y Giraldo piensan que la obligación de Medellín consiste en llenar los presupuestos que no llenen los demás Municipios, esto es, en pagar lo que ellos debían pagar y no pagaron. De manera que esos \$ 136.000 no pagados por los Municipios orientales, los debe pagar Medellín “para llenar los presupuestos”? En dónde existirán sociedades, o asociaciones, o comunidades—como se las quiera llamar—en las que un socio, o asociado o comunero esté al arbitrio de los otros y se obligue a pagar los aportes que ellos no quieran o no puedan pagar?

Pero, entonces, qué será eso de “llenar los presupuestos”? Qué significará esa ambigua, esa imprecisa frase? Será que Medellín, prestamista y nada más, como repetidas veces lo han declarado el Dr. López y los representantes todos del Tranvía a Oriente, está obligado *per sæcula sæculorum*, a prolongar la línea hasta donde a la Junta se le antoje llevarla, bien se trate de las márgenes del Magdalena o de los confines de otros Departamentos?

Será cuerdo, será siquiera posible, que Medellín contraiga una tal obligación, la que, a fuer de indefinida y de cuantiosa, es injurídica, es ilegal, es monstruosa?

Por fortuna, Honorables Concejales, la ley es muy clara al exigir que el objeto de toda ne-

gociación sea determinado, o al menos determinable, sin lo cual no puede haber acuerdo de voluntades.

Dentro de qué plazo pueden entrar en la Sociedad o comunidad—como se la quiera llamar—esos “otros Municipios interesados”? No lo dice la escritura. Se les haría entrar, naturalmente, cuando pudieran servir de elementos para determinados fines, como se hizo con San Vicente, a quien se hizo aparecer con cincuenta acciones en el momento que se juzgó propicio, como más adelante se explicará.

Por una parte, esos futuros accionistas entrarán cuando a bien lo tengan, lo que depende de la sola voluntad de ellos. Y, por la otra, a los Municipios del participio pasado se les quiso conferir, por medio de una reforma escrituraria, la facultad, derivada de su soberano arbitrio, de no suscribir nada, de pagar cuando quisieran sus acciones, o de rebajar el monto de éstas. Se olvidarían los autores de la póliza y de la proposición de prórroga a los Municipios de que, según el Art. 1535 del Código Civil “son nulas las obligaciones contraídas bajo una condición potestativa que consista en la mera voluntad de la persona que se obliga?”

Vistas estas razones, será inexplicable la siguiente resolución, expedida por el Concejo en su sesión del 4 de febrero de 1926?: “Dígase a los Municipios interesados en la construcción del Tranvía a Oriente, a la Asamblea General de Accionistas y a la Junta Directiva de la Empresa, que el Consejo Municipal de Medellín está vivamente interesado en que la obra se lleve a feliz término y dispuesto a secundarla decididamente; pero que como la escritura pública N° 2464, de 18 de noviembre de 1924, otorgada ante el Notario 1° de este Circuito, adolece de notorias oscuridades

y deficiencias, el Municipio de Medellín se verá en la penosa necesidad de retirar su apoyo a la obra, mientras no se reforme sustancialmente esa escritura, en el sentido de definir claramente los derechos y obligaciones de todos y cada uno de los Municipios.”

Sucede, Honrables Concejales, que quienes desconocen los derechos de Medellín tienen una espada de dos filos para decapitarlo. Unas veces afirman que Medellín es un accionista; otras veces lo llaman prestamista.

Si lo primero, es decir, si se le considera como accionista del Tranvía a Oriente, será preciso convenir en que tiene 164 acciones en esa Empresa, a razón de \$ 1.000 la acción; y que las 136 acciones restantes son las que se dicen pagadas por los diez Municipios orientales.

En ese terreno de sociedad por acciones se situaron un día los representantes de los mentados Municipios. Mas, como comprendieran que en la Asamblea General de Accionistas tendría Medellín la mayoría, en proporción de 164 sobre 136, y como ellos sí han pretendido, a todo trance, hacerse al control de la Empresa, aunque nada han aportado a ella, salieron con el ardid de manifestar que el Municipio de San Vicente, uno de los posibles “futuros accionistas”, había resuelto tomar y había tomado cincuenta (50) acciones en la Empresa. En virtud de este procedimiento Medellín vino a quedar, según ellos, tan sólo con ciento catorce (114) acciones, y los once Municipios orientales, incluido ya San Vicente, con ciento ochenta y seis (186).

Curioso sistema de jugar con los derechos ajenos!

Es claro, Honorables Concejales, que si San Vicente tomaba cincuenta (50) acciones, no tenía por qué mermarse la suma de \$ 164.000 debida a Medellín, y reducirse a la de \$ 114.000. Qué se hacían, entonces, los cincuenta mil pesos de

diferencia? Con esa misma lógica, si San Vicente hubiera tomado, no cincuenta acciones, sino ciento sesenta y tres (163), el crédito de Medellín se hubiera reducido, de \$ 164.000 a \$ 1.000.

En esta controversia, unas veces sostuvieron los dirigentes de la Empresa del Tranvía que Medellín era un accionista, sujeto a ver disminuir sus acciones al arbitrio de ellos, a pesar de haber ellos mismos reconocido que aquél era dueño de la mayor parte de la obra; y otras veces dijeron que era un prestamista, obligado perpetuamente a llevar la carga que ellos quisieran imponerle.

Son \$ 164.000 que, ya integran un capital social, ora constituyen una suma dada en mutuo; que, ya se reducen, se enflaquecen, hasta morir de consunción o crecen como por obra de magia.

Pasa ahora vuestra Comisión a analizar el artículo del Dr. Antonio Mauro Giraldo, Gerente de la Empresa del Tranvía a Oriente, publicado primero en el N° 4166 de "El Colombiano", y repartido después, profusamente, en hojas volantes, las que llevan este epígrafe: "Amenaza para disimular sus insidias políticas, apasionadas y sectarias".

El señor Gerente, después de afirmar que los actuales cabildantes de Medellín tan sólo quieren librar al Municipio "de los gravámenes que el Concejo pasado, patrióticamente, se echó encima, y que nosotros no estamos dispuestos a quitarle", se pronuncia así:

"Los Municipios accionistas sí han llenado sus obligaciones. La Sociedad está dividida en 300 acciones. Los Municipios distintos de Medellín, representan 186 acciones, y por ellas han suministrado cincuenta mil pesos (\$ 50.000) en dinero y un empréstito de quinientos mil pesos (\$ 500.000)—que estamos girando—obtenido sin el concurso de Medellín, porque éste se negó a dar su firma. Los Municipios han suministrado a razón de \$ 2.956.98 por acción. Como Medellín

representa en la Empresa 114 acciones, ha debido suministrar, en la misma proporción, \$ 337.095.72, y como sólo ha suministrado \$ 164.000, le debe a la Empresa \$ 173.095.72. Esta es la cuenta que con él tenemos pendiente, y para no dar su firma en los empréstitos y no suministrar los fondos que necesita la Empresa, es para lo que ha establecido la tal demanda”.

Observa, desde luego, vuestra Comisión, que esos Municipios se movieron a dar los pasos de que habla el Dr. Giraldo, únicamente cuando se convencieron de que no podrían seguir durmiendo sobre el blando cojín del Tesoro Municipal de Medellín.

Pero, en dónde está el aporte? La Empresa tomó a su cargo el empréstito de \$ 50.000 solicitado por los Municipios de La Ceja y Marinilla, a la vez que contrajo el empréstito de \$ 500.000 con la casa belga de Evrar Avenith, de Amberes.

Esto es lo que se llama pagar aportes? Contraer empréstitos con la garantía de una obra en que Medellín “es dueño de la mayor parte”, y con la condición, impuesta por el prestamista, de que Medellín no habrá de representar menos de cien (100) acciones en la Empresa? Contraer empréstitos, no para destinar parte alguna de ellos al pago de lo que se debe a Medellín, sino para dificultar más ese pago? Estos son los aportes que dieron los Municipios orientales para corresponder al aporte que, en dinero sonante, hizo Medellín! Mientras Medellín vacía sus arcas, los representantes de los otros Municipios hipotecan la obra que debiera responder por los dineros de aquél. Medellín da oro sonante; los otros Municipios lo quedan debiendo. Ahí está la única y verdadera garantía que el prestamista estima: la obra en que se convirtió el oro de Medellín!

En la escritura por medio de la cual se cele-

bró ese contrato de empréstito por \$ 500.000, se lee lo siguiente:

“Segunda.—Declara el mismo otorgante Gomez (Román) que el Municipio de Medellín tiene actualmente ciento catorce (114) acciones, siendo cada una de valor nominal de mil pesos (\$ 1.000) y los banqueros consideran *como cosa esencial* que este Municipio (el de Medellín) conserve siempre un número de acciones no inferior a cien (100) acciones en la Empresa, en armonía con la resolución adoptada por la Junta de Delegados de las Municipalidades, celebrada en Marinilla en el mes de enero de 1926”.

Se puede preguntar, Honorables Concejales, en qué pensaría el otorgante Gómez cuando declaró que Medellín tenía ciento catorce acciones en la Empresa. No dizque es un prestamista? Y si era accionista, por qué le asignaba ciento catorce (114) acciones, siendo así que había suscrito y pagado ciento sesenta y cuatro? Por qué le desconocía cincuenta acciones, por valor de \$ 50.000? No se acordaría de la jugada de San Vicente al comprometerse a que Medellín no tendría menos de cien acciones en la Empresa? No preveía, por ventura, que un nuevo San Vicente podía entrar, en cualquier momento? No estaba, acaso, expuesto Medellín a que, en un futuro próximo o lejano, le salieran muchos San Vicentes a restarle el número de sus acciones o a convertirlo en cero?

En la cláusula octava de dicho contrato se lee: “La Empresa declara que no ha vendido, ni constituido otro gravamen alguno antes de éste sobre los bienes que hipoteca, ni tienen embargo judicial”.

Faltó decir en esta cláusula que la Empresa no tenía ningún acreedor; que, por ejemplo, no debía una suma como la de \$ 164.000 que le había suministrado Medellín. El caso se explica, porque ya esa cuestión la había aclarado con gran-

de habilidad el otorgante Gómez. Don Eduardo López Pumarejo, representante de la Casa prestamista, se dirigió un día, por telégrafo, al señor Gómez, manifestándole su extrañeza por haber sabido que la Empresa debía a Medellín \$ 164.000, pues el señor Gómez le había dicho que la Empresa no tenía sino una deuda a favor del Banco de Londres, de Medellín. En ese telegrama, el señor López Pumarejo pedía la explicación que merecía el hecho denunciado. No conoce vuestra Comisión la contestación del señor Gómez, pero bien podéis imaginaros una como ésta: “No es la Empresa quien debe a Medellín; es Medellín quien debe a la Empresa, por la potísima razón de que dicho Municipio está obligado a “llenar los presupuestos”. Y así, con ruedas de molino, se le debió dar de comulgar al señor López Pumarejo. No creyó él, ni tampoco su compañero, el señor Juan Dumont, que fuera preciso estudiar qué podía ser eso de llenar los presupuestos. Qué ventajoso sería encontrar siempre a los prestamistas tan llenos de simpatía y credulidad. Creyeron ellos, naturalmente, que Medellín, además de ser deudor de la Casa prestamista en proporción a ciento catorce acciones, estaba obligado a llenar indefinidamente los presupuestos.

Cómo explicarse que un deudor moroso, sin autorización alguna, use el nombre comercial de su acreedor en provecho de sus propios intereses?

Creéis, acaso, que en ese contrato se pidió permiso al prestamista para retirar la suma que se debía pagar a Medellín? Muy al contrario: se ocultó el crédito de éste y se comprometieron, con absoluta prescindencia de sus derechos, las subvenciones nacional y departamental, la línea construída y por construir y los productos líquidos de la Empresa.

Se dijo al principio de este informe que Medellín ha estado listo en todo momento a coadyu-

var a la realización de la obra, siempre que con ello no se menoscabaran sus derechos. Prueba de ello son las propuestas formuladas por el Concejo, que vamos a analizar.

En su sesión de 25 de febrero de 1926, aprobó el Concejo las siguientes bases de arreglo, las que fueron oportunamente transmitidas al señor Presidente de la Asamblea General de Accionistas del Tranvía a Oriente:

“PRIMERA.—Se reorganiza la Sociedad mediante una nueva escritura, a base de una sociedad comercial anónima entre todos los Municipios que en la actualidad aparecen como accionistas, determinándose de manera fija e invariable los derechos y obligaciones de cada uno. La póliza será elaborada por una comisión de abogados, que no podrá ser ninguno de los que han actuado directamente en este negocio, nombrados, uno por Medellín, y otro por los demás Municipios interesados. El capital será de \$ 300.000; las acciones trescientas (300) de valor de \$ 1.000 cada una. Cada acción será un voto en toda deliberación. Medellín suscribe y paga de contado, con su aporte ya hecho, 164 acciones, y los demás Municipios las 136 restantes, y tendrán hasta un año de plazo con intereses al 15% anual para pagar sus aportes. La dirección, mientras Medellín sea el mayor accionista, estará a cargo de: la Asamblea General, en la cual cada acción representa un voto; la Junta Directiva, que se compondrá de dos Miembros, nombrados uno por cada parte, y por el Gerente, que será, durante este período, el Superintendente de las Empresas Públicas Municipales. A cargo de esta entidad estará, como antes, la dirección y construcción de la obra, de manera gratuita en cuanto se refiere a la parte técnica. Los Municipios contratantes suscribirán y garantizarán, mancomunada y solidariamente, el empréstito iniciado, hasta por la cantidad de \$ 200.000, valor que, unido a las subvenciones na-

cional y departamental, se invertirá, sin interrupción, en la continuación de los trabajos. Medellín no quedará con otros compromisos, fuera de los que se enumeren en la escritura social reformada. Medellín da a los demás Municipios accionistas una opción hasta de dos años para que le compren sus acciones al precio inicial de mil pesos (\$ 1.000) oro, más los intereses correspondientes a razón del doce por ciento (12%) anual. Llegado el caso de que se haga por parte de los Municipios accionistas uso de esta opción, Medellín continuará siendo codeudor en el empréstito, hasta su vencimiento, dándole los Municipios como garantía, y en calidad de prenda, las acciones de la Empresa”.

La sola enunciación de esta primera base, enseña, claramente, cuáles eran las “notorias oscurecidas y deficiencias” que en la escritura de asociación, o de comunidad, como se la quiera llamar, encontró el actual Concejo. Era asunto de elemental justicia distributiva. Léanse sin pasión, sin prejuicios contra Medellín, las bases que se acababan de transcribir, y dígase si no era justo que cada Municipio tuviera en la Empresa una intervención proporcional a sus aportes. Y obsérvese que sobre la base de esa justa distribución, Medellín sí entraba a firmar el empréstito, de manera solidaria. Más todavía; Medellín, al dar la opción de que habla la propuesta, mostraba claramente que no era su deseo el de mantener, a todo trance, un control que implicara vasallaje para los Municipios de Oriente, como se ha afirmado, pues a más de otorgar esa opción, Medellín manifestaba su voluntad de seguir respaldando con su firma una obra que ya no le pertenecía. Esto se llama estar inspirado en ideas justas a la vez que generosas.

Véase ahora la segunda base, la que está concebida en estos términos:

“SEGUNDA.—Se declara disuelta y liqui-

dada la sociedad primitiva, y a Medellín libre de toda obligación; los demás Municipios se harán cargo del activo y del pasivo y reconocerán a Medellín la cantidad de \$ 164.000 oro, más sus intereses al 15% anual, hasta la fecha de la declaratoria de disolución, y de allí en adelante, se tomarán hasta dos años más de plazo, al 12% anual, y le asegurarán en los remanentes de la Empresa. Medellín le servirá de fiador a la nueva sociedad que se forme, hasta por la cantidad de \$ 200.000, asegurados, en primer término, en la obra, siempre que se le nombre trustee, mediante una retribución equitativa, y dándole una satisfactoria intervención en la inversión de los fondos, fuera de su manejo, que estará siempre encomendado al Municipio de Medellín, mientras éste le sirva de fiador a la Empresa. Medellín recibirá como garantía las acciones de la sociedad. En este caso segundo, si los Municipios desean pagar a Medellín de contado sus aportes, el empréstito podrá elevarse hasta \$ 300.000”.

Mediante esta otra propuesta, Medellín obtenía el pago de lo que se le debía, y dejaba que los restantes Municipios continuaran la obra. A la vez, Medellín les servía de fiador hasta por \$ 200.000 ó \$ 300.000, según los casos, obteniendo las garantías correspondientes a esa fianza, especialmente en lo relativo a la inversión y manejo de los fondos, lo que era natural.

La tercera de las bases, reza así:

“TERCERA.—S reorganiza la Sociedad más o menos en los términos del numeral 1º (es decir, en los términos de la primera base) y Medellín suscribe la totalidad de las acciones, toma el empréstito de \$ 200.000, ya iniciado, y lo invierte, unido a las subvenciones de las entidades nacional y departamental, en la continuación de la obra, y sin interrupción, y le da a los otros Distritos interesados una opción, hasta de tres años, para que tomen la Empresa por las sumas que

Medellín haya invertido, más sus intereses al 12% anual, libertando al Municipio de Medellín de toda clase de compromisos. Pero si en este caso, también los accionistas necesitare que continúe Medellín respaldando el empréstito, éste les prestará este servicio en las condiciones estipuladas en el numeral 2º, es decir, mediante una intervención en el manejo y fiscalización de los fondos, y con la garantía de las acciones que cede. Cualquier Municipio que esté en condiciones y desee entrar en la forma en que Medellín lo hace, puede hacerlo en la proporción que le corresponda”.

Equivalía ésto a que Medellín tomase a su cargo la construcción de la obra, y la cediese después a los otros Municipios en condiciones bien amplias y justas, sin perjuicio de seguir ayudándoles con su firma, en la forma indicada en la segunda base.

Ninguna de estas tres propuestas fue aceptada por los representantes de los demás Municipios. Podrá decirse, según eso, que Medellín ha rechazado sistemáticamente todo arreglo, que tan sólo obra por restar prestigios y que únicamente se ha propuesto ejercer un ominoso vasallaje sobre los pueblos de Oriente? Si mala voluntad ha existido en este asunto no está ciertamente de parte de Medellín.

A estas bases de arreglo contestó la Asamblea General de Accionistas del Tranvía a Oriente con una proposición concebida en términos inconvenientes y apasionados. Pero, con el fin dizque de “agregar una prueba más a las muchas que ha venido dando de su espíritu conciliatorio”, la Asamblea presentó a la consideración del Municipio las siguientes bases:

“1ª.—Se organizará una sociedad colectiva civil, con carácter de sociedad de fomento de una empresa pública, que a la vez lo es de solidaridad

entre el mayor número de Municipios del Departamento. El capital de la sociedad será de \$ 300.000, dividido en cuotas partes de a \$ 1.000 cada una. De este capital suscribe Medellín la tercera parte, y los demás Municipios las dos terceras partes. Cualquier otro Municipio cuya cabecera o alguna localidad de él quiera unirse al Tranvía de Oriente, tiene derecho de entrar en la sociedad con el número de acciones o cuota parte que el Municipio pretendiente estipulare por medio de una comisión con la Asamblea General de Accionistas. En tal caso, el capital se considerará aumentado en una cuota parte igual a la suma aportada por el nuevo Municipio.

“2ª.—La administración de la Sociedad estará a cargo de una Junta, compuesta de tres individuos nombrados por la Asamblea General de Accionistas, en la cual cada cuota parte de \$ 1.000 representa un voto....”

Salta a la vista que los términos de esta contrapropuesta eran inaceptables, desde luego que, conforme a ellos, Medellín quedaba con una minoría que no es la correspondiente a quien “era dueño de la mayor parte de la obra”. Esto sin considerar que la sociedad colectiva civil, no cuadraría con la naturaleza y objeto del contrato.

En el artículo del Dr. Antonio Mauro Giraldo, a que ya se hizo referencia, se afirma, con frescura desconcertante, que los representantes de Medellín aceptaron las bases insertas en dicho artículo. Tal aseveración es absolutamente inexacta. Los hechos ocurrieron así:

Con el fin de provocar un arreglo, se reunieron en el Club Unión, de esta ciudad, los señores Joaquín Cano y Jorge Escovar Alvarez, como representantes del Concejo de Medellín; los Dres. Adolfo Molina y Felipe Hoyos, Superintendente y Administrador General de las Empresas Públicas Municipales, respectivamente; el señor Román Gómez y los Dres. Antonio Mauro Giral-

do y Luciano Restrepo Isaza, como representantes del Tranvía de Oriente.

En aquella reunión preguntaron los representantes de Medellín: “qué es Medellín en la Empresa del Tranvía de Oriente?” El señor Román Gómez contestó: “es un prestamista por \$ 164.000”. Preguntados los Dres. Giraldo y Restrepo Isaza, contestaron lo mismo que el señor Gómez. Entonces los representantes de Medellín dijeron: “si Medellín es un prestamista, vamos a negociar sobre esa base.” Esta declaración la aceptaron el señor Gómez y los Dres. Giraldo y Restrepo Isaza.

El señor Gómez manifestó a los representantes de Medellín que una Casa americana concedería un préstamo al Tranvía de Oriente, en estos términos: por \$ 200.000 que la Casa entregaría inmediatamente; por \$ 100.000 que entregaría cuando el Tranvía llegase a Guarne, en cuyas proximidades estaba ya; y por \$ 200.000 que entregaría cuando estuvieran terminados cien kilómetros de ferrovía.

El mismo señor Gómez prometió a los representantes de Medellín que la Empresa del Tranvía de Oriente devolvería al Municipio los \$ 164.000 que le debía, tomándolos de la primera partida de \$ 200.000 que al contado entregaría la Casa americana; que con los \$ 36.000 que de esa partida quedaban al efectuar ese pago, y con los \$ 100.000 que la Casa entregaría cuando el Tranvía llegase a Guarne, se impulsaría la ferrovía; y que, finalmente, con los \$ 200.000 que la Casa entregaría cuando se terminaran cien kilómetros de ferrovía, y con el monto de las subvenciones nacional y departamental, se aseguraría la continuación y terminación de la obra.

Acto seguido, manifestó el señor Gómez que a la Empresa le convenía grandemente el que Medellín estuviese vinculado a ella y asegurase con su firma la consecución de ese empréstito.

Los representantes de Medellín manifestaron al señor Gómez y a sus compañeros, que Medellín sí firmaría el contrato de empréstito, con la condición de que la Empresa fuese hipotecada a la Casa prestamista; de que se reorganizase la Sociedad del Tranvía de Oriente, y de que se le diesen a Medellín, en garantía de la obligación que iba a contraer, las acciones que en la Empresa tuvieran los demás Municipios.

Como los representantes de Medellín manifestasen que este Municipio tomaría el menor número posible de acciones en la Empresa reorganizada, ya que no tenía un interés pecuniario en la explotación de esa Empresa, sino un interés de acercamiento con los pueblos de Oriente, acercamiento que indudablemente le daría benéficos resultados en todo campo, el señor Gómez manifestó su conformidad con esa actitud, a lo cual observó el Dr. Restrepo Isaza que él era partidario de que Medellín tomase el mayor número posible de acciones, como fundador e impulsor que había sido de la Empresa.

Al fin se convino en que Medellín tomaría cincuenta acciones en la Empresa reorganizada, las que pagaría, al contado, tomando su valor de la suma de \$ 164.000 que la Empresa debía pagarle.

Cerrado así el arreglo, esto es, habiéndose convenido en que Medellín firmaría solidariamente dicho empréstito, en que la Sociedad se reorganizaría, en que la Empresa pagaría a Medellín la suma de \$ 164.000, en que Medellín tomaría cincuenta acciones en la Sociedad reorganizada y en que la Empresa cumpliría las demás obligaciones arriba indicadas, el Dr. Restrepo Isaza manifestó que no se creía facultado por la Asamblea General de Accionistas para firmar definitivamente tal arreglo, aun cuando él sí lo aceptaba; y que, por lo tanto, se reservaba el derecho de consultar el punto a dicha Asamblea.

Fue este el motivo para que no se firmase en ese mismo momento el arreglo ya cerrado, según el cual Medellín quedaba libre de otro compromiso distinto de los ya enunciados.

Al día siguiente al en que se efectuó dicha reunión, se ausentó de la ciudad el señor Gómez, y, al cabo de algunos días, los representantes de Medellín fueron nuevamente citados al Club Unión; pero, con gran sorpresa de éstos, tan sólo se presentó, en nombre del Tranvía de Oriente, el Dr. Baudilio Zuluaga, quien les entregó las bases publicadas por el Dr. Giraldo. Como los representantes de Medellín manifestasen al Dr. Zuluaga que las bases que presentaba eran completamente distintas de las convenidas en aquella reunión, el Dr. Zuluaga les manifestó que él no estaba al corriente de lo ocurrido y acordado, y que, por lo tanto, se limitaba a entregar el documento de que era portador.

Tiempo después, y con gran extrañeza de los representantes de Medellín, publicó el Dr. Giraldo el artículo en mención, en el que afirma, de modo inexacto, que aquéllos habían aceptado tales bases. Con razón se dijo al principio de este informe, que Medellín luchaba con armas bien desiguales a las de sus contendores.

De un tercer intento de arreglo dan cuenta las constancias de lo ocurrido en la reunión verificada el 28 de septiembre de 1926, reunión que, entre otras razones, no dió resultado alguno, por haberse desatado el Dr. López en agresiones contra la actual administración municipal de Medellín. Aunque no es éste el sistema adecuado para tratar estos asuntos, los representantes de Medellín oyeron y pesaron y hallaron inadmisibles las siguientes bases dictadas por el Dr. López y fielmente copiadas por el señor Secretario del H. Concejo:

“1ª.—La Empresa del Tranvía de Oriente da-

rá por libre al Concejo de la obligación de llenar los presupuestos, mediante un arreglo que zanje todas las diferencias.

“2ª.—Mediante la prestación de su firma como codeudor solidario para un empréstito destinado al Tranvía de Oriente por \$ 500.000 oro, ya se consiga en seguida o cuando se estime conveniente.

• “3ª.—Quedan de propiedad del Tranvía de Oriente \$ 100.000 de los \$ 164.000 que debe al Municipio de Medellín, y se le abonarán \$ 64.000 por un número de acciones pagadas de \$ 1.000 cada una”.

Semejantes concesiones, que el Municipio debía hacer dizque a cambio de quedar libre de la decantada obligación de “llenar los presupuestos”, eran completamente inadmisibles. Ellas encerraban, ni más ni menos, que un regalo de \$ 100.000 hecho por Medellín al cocontratante que se había burlado de sus derechos, sin contar con que a una entidad pública le estaría vedado el hacer tal donación. Y, como los \$ 64.000 restantes dizque se le dejaban a la Empresa en pago de las 64 acciones que Medellín declaraba tomar, tenemos que los \$ 164.000 se esfumaban íntegramente. Bien ha sabido abogar el Dr. López por los derechos de Medellín!

Tan extrañas fueron las propuestas del Dr. López, que el mismo Honorable Concejal, Dr. Baudilio Zuluaga, no pudo eludir, a pesar de sus estrechas vinculaciones con la Empresa del Tranvía de Oriente, esta declaración textual:

“Como el Honorable Concejal Arango M. hablara de las propuestas hechas por el Dr. Libardo López sobre la reforma de la escritura de asociación de la Empresa del Tranvía de Oriente, el Honorable Concejal Zuluaga pidió que se dejara constancia en el acta de que no estaba de acuerdo con las propuestas del Dr. Libardo López en relación con el asunto del Tranvía de Oriente, las

que consideraba *indebidas e incorrectas*. Así lo resolvió el señor Presidente". (Acta de la sesión del Concejo de 17 de diciembre de 1926).

En aquella reunión declaró el Dr. López, y de ello quedó también la debida constancia, que Medellín era un comunero, un prestamista y un accionista en la Empresa del Tranvía de Oriente. Inexplicable triplicidad!

En la misma reunión propuso el Honorable Concejal Cano: "Reconózcanse a Medellín los \$ 164.000 con sus respectivos intereses y permítasele tomar las acciones que le convenga y firmará solidariamente el contrato de empréstito". Esa proposición, que si de algo peca es de generosa, no fue atendida por el Dr. López, ni por sus compañeros, los Dres. Julio César García y Luciano Restrepo Isaza.

Manifestó igualmente el Dr. López que no se podía constituir una sociedad anónima, como lo proponía el Honorable Concejal Juan B. Arango M., "porque el capital no estaba definido". De eso se trataba, precisamente; de definir el capital, de reorganizar la Empresa, de arreglar las cosas de manera que imperara en todo la justicia distributiva.

Un cuarto y último arreglo fue el que intentaron los representantes del Municipio de Medellín en la reunión promovida por el señor Tomás Londoño, como Miembro de la Junta del Tranvía y que tuvo lugar en las oficinas del Honorable Concejal Bernardo Bernal. A ella concurren, como representantes de la Empresa del Tranvía, los señores Dr. Luciano Restrepo Isaza y D. Pedro Uribe A., con quienes se acordaron las siguientes bases de arreglo:

"Primera.—De las 300 acciones en que está dividida la Empresa del Tranvía de Oriente le corresponden a Medellín 114 acciones.

Segunda.—La Empresa toma a su cargo el

empréstito recientemente contratado para la obra; se hace cargo de los empréstitos de La Ceja y Marinilla y además se obliga a pagar a Medellín los \$ 164.000 oro que le adeuda en las siguientes condiciones:

Se liquidan los \$ 164.000 con intereses al 10% anual hasta la fecha en que se firme la escritura de arreglo o de aclaración de la escritura social, y la cantidad que resulte por capital e intereses se obliga la Empresa a pagarla al Municipio de Medellín en el término de cinco años contados de dicha fecha de la escritura en adelante con intereses a la rata del 10% anual. Los intereses serán pagaderos por trimestres vencidos.

El Municipio de Medellín se obliga a recibirle a la Empresa del Tranvía de Oriente en depósito disponible o cuenta corriente girable a treinta días vista, hasta la cantidad de doscientos mil pesos oro al interés del diez por ciento anual.

Tercera.—Se aclara la escritura social del Tranvía de Oriente en forma de Sociedad anónima de fomento. El capital de dicha Sociedad es el de \$ que han entrado ya a las cajas de la Sociedad por concepto de subvenciones, más las cantidades que por dicho concepto de subvenciones nacionales y departamentales entren en lo sucesivo. Este capital pertenece a los accionistas en relación con las acciones que cada uno represente y las utilidades o pérdidas se repartirán proporcionalmente a dichas acciones. Para los efectos de posibles y grandes pérdidas se estiman las acciones a razón de \$ oro cada una, por cuyo valor, llegado el caso, se obligan a responder los Accionistas, respondiendo cada Accionista o Municipio únicamente por el valor correspondiente a sus acciones y sin ninguna otra responsabilidad”.

Aceptadas tales bases, el Dr. Restrepo Isa-

za y los señores Uribe y Londoño las transmitieron a la Junta del Tranvía, a la cual fue invitado el Honorable Concejal Arango V. El señor Román Gómez, obrando en su carácter de Presidente de la Junta y con la aprobación unánime de los demás Miembros de ella, manifestó al H. C. Arango V. que aceptaba en un todo las bases en mención y prometió que la Empresa del Tranvía nombraría una comisión que se entendiera con otra del Concejo, al efecto de redactar la correspondiente póliza y reducir a escritura pública el pacto celebrado.

Ya al retirarse el H. C. Arango V., le manifestó el señor Gómez que la reforma de la escritura social quizás no sería bien vista por la casa prestamista de Evrar Avenith, de Amberes, por cuanto dicha Casa se había basado, al conceder el empréstito, en la estipulación de la escritura que obligaba a Medellín a llenar los presupuestos, estipulación que desaparecía conforme al arreglo en referencia.

En circunstancias tales, y para no indisponer a la casa prestamista, sería mejor—dijo el señor Gómez—no reformar la escritura y limitarse a consignar las bases de arreglo en un acta de la Asamblea General de Accionistas del Tranvía a Oriente. Y para que Medellín esté seguro de que se le cumplirá lo pactado, la Empresa se comprometerá a que la Asamblea no podrá reformar las bases adoptadas sino por unanimidad de votos. De esta manera—agregó el señor Gómez—mientras el representante de Medellín en la Asamblea no acepte la modificación de las bases, éstas quedarán vigentes.

Así quedaron las cosas, por haber manifestado el Sr. Arango V. que necesitaba consultar el punto de si bastaba incluir tales bases en una simple acta de la Asamblea, o si era preciso consignarlas en una escritura reformatoria del contrato primitivo.

Observa vuestra Comisión que no le parece justificable el procedimiento de incluir esas bases en una simple acta. Si la Casa prestamista no aceptaba la reforma de la escritura primitiva, tampoco estaba bien que la Empresa contrajera obligaciones a favor de Medellín que dicha Casa ignorara. Y si las obligaciones contraídas a favor de Medellín no quedaban bien garantizadas al constar en una simple acta, era el Municipio el que estaba expuesto a una nueva lesión de sus derechos.

De las bases tantas veces citadas se desprende que Medellín entraba prácticamente a garantizar el empréstito, puesto que daba a la Empresa el plazo de cinco años para el pago de la suma que se le debía, plazo superior al de cinco años que ya había empezado a correr para el pago del empréstito.

Se ha dicho por parte de los representantes de la Empresa que si a Medellín se le iban a pagar los \$ 164.000, no se comprende por qué quedaba con 114 acciones. Pero a esto observa vuestra Comisión que fueron los mismos representantes de la Empresa quienes exigieron, como condición esencial, que Medellín representara ese número de acciones, a fin de poder cumplir el compromiso contraído por el señor Gómez con la Casa prestamista, de que Medellín no representaría menos de la tercera parte de las acciones de la Empresa.

También observa Vuestra Comisión que la cuenta corriente que el Municipio se obligó a abrir a la Empresa, fue solicitada por los representantes de ésta, quienes manifestaron la conveniencia de colocar sus dineros a ganar el 10%, en vez de otro interés más bajo que pudieran obtener en los Bancos de la ciudad.

Deseoso el H. Concejo de poner término definitivo a estas enojosas diferencias, resolvió aprobar las últimas bases de que se ha venido ha-

blando, dándoles una redacción más clara y ordenada, pero conservando intacto el fondo de aquéllas. Así lo hizo en su sesión del 27 de mayo último, en la que, al propio tiempo, aprobó también la siguiente proposición: “Facúltase a la Comisión encargada de estudiar el negocio del Tranvía de Oriente, para que presente a los representantes de los Municipios de Oriente las seis bases contenidas en el informe de esta fecha, elaborado por la misma Comisión. Si dichos representantes no aceptan esas bases, el Municipio considerará definitivamente terminadas las negociaciones tendientes a dirimir las diferencias que entre ambas partes han surgido, y hará valer sus derechos como lo juzgue conveniente. La Comisión esperará ocho días la contestación de los representantes de Oriente, y pasado ese término, sin que se haya recibido contestación, el Concejo considerará como rechazada la propuesta”.

Notificados los representantes de la Empresa de que disponían del plazo de ocho días para la aprobación de las bases, pidieron una prórroga de ese plazo, la que les fue concedida. Vencida ésta, los mencionados representantes citaron nuevamente a los de Medellín a una reunión que tuvo lugar en las oficinas del H. C. Arango M. Mas, para acumular sorpresa sobre sorpresa, los representantes de la Empresa no hicieron la menor alusión a las bases acordadas y se limitaron a traer de nuevo a la discusión las bases del Club Unión, redactadas en la forma arbitraria de que se habló en otra parte de este informe. Pocos días después, se acercaron los señores representantes del Tranvía a las oficinas del mismo H. Concejal y pusieron en sus manos una hoja de papel, sin firma responsable, concebida en estos términos:

I

“La escritura de asociación consideramos que ha sido suficientemente eficaz y que hasta

ahora no ha presentado inconvenientes de ningún género para el avance constante de la obra.

Además, tenemos dudas vehementes sobre la capacidad legal que tengan los Municipios para constituir sociedades anónimas que son de índole comercial, actividades a las cuales parece conveniente que se sustraigan las Entidades públicas.

- Los compromisos que tiene la Empresa contraídos impiden un cambio tan fundamental en la organización de la Empresa.

II

De las 300 acciones en que está dividida la Empresa, corresponden al Municipio de Medellín 114 acciones.

III

Medellín mantendrá a la Empresa del Tranvía, y ésta estará sirviendo, un crédito proporcionado al que para ella han obtenido los otros Municipios. A este crédito se imputarán los 164.000 pesos con sus intereses al 10% anual hasta la fecha.

IV

El Municipio de Medellín se obliga a recibirle a la Empresa del Tranvía en cuenta corriente y girable a treinta días vista, hasta la cantidad de 200.000 pesos oro, al interés del 10% anual, cuando la Empresa tenga fondos disponibles y lo considere así conveniente.

V

La Empresa del Tranvía está dispuesta a entenderse con el Municipio de Medellín, para convenir, en condiciones equitativas, la manera co-

mo éste le suministre la energía que aquélla necesite para su electrificación parcial o total, y, al efecto, pone a disposición de Medellín la cuantiosa caída de agua que posee en el paraje del “Buey”, entre La Ceja y Abejorral”.

Este documento no necesita comentarios. Tan inaceptables, encontró el H. Concejal Arango M. las bases en él contenidas, que, con entera franqueza, manifestó allí mismo a los señores representantes del Tranvía, que “tendría mucho gusto en someter tales bases al H. Concejo, pero que estaba seguro de que serían rechazadas”. No habló dicho H. Concejal de que en el seno de la Corporación Municipal de Medellín existiera “mala voluntad para con la Empresa”, como lo afirma el Dr. Giraldo, pues, como se ha repetido en el curso de este informe, nunca ha existido esa mala voluntad.

Fracasada ya toda tentativa de arreglo, el H. Concejo ordenó al señor Personero Municipal que presentara la demanda por medio de la cual se cobra a la Empresa del Tranvía a Oriente la suma de \$ 164.000, con sus correspondientes intereses. Medellín no podía tolerar por más tiempo un tan hiriente desconocimiento de sus derechos.

Para contrarrestar la injusta propaganda que los representantes de la Empresa estaban haciendo en los pueblos de Oriente y en la prensa de Medellín, el Concejo aprobó, en su sesión del 15 de Julio último, la siguiente proposición:

“El Consejo Municipal de Medellín,

CONSIDERANDO:

1º.—Que el Municipio de Medellín ha entablado demanda contra la Empresa del Tranvía de Oriente;

2º.—Que un acto de esta naturaleza puede

dar lugar a torcidas interpretaciones, al influjo de informaciones tendenciosas;

3º.—Que es conveniente que los Municipios directamente interesados en la construcción de la obra, sepan, con precisión, cuáles fueron las causas determinantes de la demanda,

RESUELVE DEJAR LA SIGUIENTE CONSTANCIA:

La única causa de la referida demanda es el incumplimiento por parte de la Empresa del Tranvía de Oriente, al no exigir como debía, a los demás Municipios interesados, el cumplimiento de las obligaciones que el contrato les impone, consistentes en pagar oportunamente las cuotas o aportes a que el contrato se refiere, o en devolver al Municipio de Medellín los dineros que de él recibieron en calidad de préstamo.

En los archivos municipales hay constancia de los grandes esfuerzos que hizo el actual Concejo por arreglar de manera clara, justa y decorosa, las diferencias que surgieron entre el Municipio de Medellín y la otra parte contratante, esfuerzos que resultaron fallidos ante una política de reticencias y dilaciones sistemáticas.

Finalmente, el Concejo deja constancia de que el Municipio de Medellín no se ha inspirado, en manera alguna, en móviles puramente políticos, entendiendo por tales, los apasionamientos sectarios o de círculo, pues tan sólo ha perseguido el cumplimiento del contrato, a la vez que la definición, clara y precisa, para el futuro, de los derechos y obligaciones de las partes.

Comuníquese esta Resolución a los Municipios directamente interesados en la construcción del Tranvía a Oriente, y publíquese”.

Esa campaña va produciendo ya sus resultados. Prueba de ello es la siguiente proposición, aprobada por el Concejo de Marinilla en su sesión de 24 de julio último:

“Dígase al H. Consejo Municipal de Medellín, que el oficio N° 1434 (por medio del cual se transcribió la mencionada constancia) de fecha 16 de julio de 1927, fue leído en sesión de esta fecha, y que extraña que una Entidad tan seria como lo debe ser la que rige los destinos de la Capital de Antioquia, sea capaz de afirmar tan burdas falsedades, para cohonestar una conducta no digna de ser imitada, pues las rectificaciones que publicaron el Dr. Libardo López y el Dr. Antonio Mauro Giraldo, descubren la insinceridad con que aquélla actúa”.

No quiere Vuestra Comisión entrar en un análisis de este documento, que revela por sí solo el estado de alma que los detractores de la H. Municipalidad de Medellín han logrado crear en los pueblos de Oriente con sus ataques sistemáticos e infundados a la actuación de aquélla. Ese estado de alma es el que conviene, a todo trance, hacer desaparecer, en obsequio a la solidaridad intermunicipal que tanto proclaman los dirigentes de la Empresa, y que éstos han sido los primeros en quebrantar tan rudamente.

Para terminar, Honorables Concejales, y a fin de que el público pueda darse exacta cuenta de las graves irregularidades de que adolece la actual administración del Tranvía, se reproduce a continuación el informe rendido al H. Concejo con fecha 17 de marzo último por el señor Tomás Londoño, representante del Municipio de Medellín en la Junta de la Empresa. Las declaraciones del Sr. Londoño revisten excepcional importancia, no sólo por la seriedad de su autor, sino también por el grande entusiasmo que, como hijo de La Ceja, ha manifestado él constantemente por la obra del Tranvía.

Hé aquí esas declaraciones:

“Señor Presidente del H. Consejo Municipal.
—Presente.

Tengo el gusto de referirme a su atento ofi-

cio N° 2166 de 17 de diciembre próximo pasado, en el cual se sirvió comunicarme la reelección que el H. Concejo tuvo a bien hacer en mi persona para miembro principal de la Junta Directiva del Tranvía de Oriente, en interinidad, oficio al cual no había dado contestación por razones de Ud. conocidas.

Por su digno conducto doy al H. Concejo mis más sinceros agradecimientos por la distinción con que se ha servido honrarme, y con pena me permito manifestarle que, a pesar de que tengo la mejor buena voluntad y el mayor gusto en servir al Distrito de Medellín, me veo en el caso de no aceptar, como en efecto no acepto, la reelección que se me ha hecho para seguir desempeñando dicho puesto (que en otras circunstancias lo haría con mucho gusto) por los motivos que en seguida expongo:

En mi humilde concepto, el Tranvía de Oriente es una empresa de grandes proyecciones, de brillante porvenir, que va a resolver uno de los problemas más importantes del país, y especialmente de nuestro Departamento de Antioquia, cual es el de mostrarse prácticamente la manera como podemos atravesar con rieles nuestras escabrosas montañas; que va a prestar grandes e importantes servicios a las regiones a donde va, y también a la ciudad capital, y opino, además, que, comercialmente hablando, va a ser un buen negocio para los Municipios accionistas, pues, a mi entender, ésta será dentro de poco tiempo una Empresa muy productiva, si se le administra debidamente por personas versadas en el manejo de esta clase de obras y que estén debidamente preparadas para darle el ensanche, organización y administración que requiere, y que reclama, puesto que hoy cuenta con grandes cantidades de dinero disponibles, procedentes de empréstitos y de subvenciones ya pagadas, y además, con leyes y ordenanzas que la han puesto en magníficas con-

diciones para su próximo desarrollo.

Desgraciadamente, señor Presidente, esta Empresa ha venido marchando malamente administrada, debido, especialmente, a la falta de buena organización de los distintos elementos que la componen y en los trabajos que se han venido ejecutando.

Sin pretender hacer alarde de mis pocos o ningunos conocimientos en estas materias, ni de mis insignificantes capacidades, pero sí animado de la mejor buena voluntad, he venido, desde principios del año próximo pasado, en mi carácter de miembro de la Junta Directiva, preocupándome y trabajando en el sentido de hacer que se le dé a la Empresa una organización adecuada y conveniente, ya proponiendo a los HH. Miembros de la Junta Directiva el nombramiento de técnicos organizadores para la dirección, construcción y manejo de la obra, ya proponiendo el estudio, adición y reforma de los reglamentos, ya indicando diversas operaciones que he considerado convenientes para la Empresa; pero desgraciadamente no he logrado llegar a ser prácticamente secundado por los altos empleados de ésta, especialmente por el señor Gerente (a cuyo cargo está más directamente la administración de la obra) en la mayor parte de mis iniciativas, quedándome de éstas únicamente la satisfacción de mi deber cumplido, y teniendo que ver, con verdadera decepción, que ni las órdenes que ha dado la H. Junta, en virtud de mis proposiciones, han sido ejecutadas por la Gerencia, como puede verse por el libro de actas de la H. Junta Directiva.

Estos y los que verá en seguida son, señor Presidente, los motivos que, a pesar de mis buenos deseos de servir al Municipio de Medellín y a la Empresa del Tranvía de Oriente, me han decidido a renunciar el honroso e inmerecido cargo que el H. Concejo se ha dignado confiarme, ya que

en las condiciones apuntadas es casi imposible corresponder a su confianza.

A pesar del descontento que me causan los motivos apuntados, he querido permanecer en el puesto por el deseo que siempre he tenido de que se arreglen de manera definitiva las diferencias que existen entre la Sociedad del Tranvía de Oriente y el Municipio de Medellín, y a esa finalidad he encaminado todos mis esfuerzos, ya tratando el asunto particularmente con los HH. Concejales y los HH. Miembros de la Asamblea General y de la Junta Directiva, ya provocando y efectuando reuniones informales con unos y otros, y con ambos a la vez, y, además, por cuantos medios decorosos me ha sugerido mi imaginación, y por fin, cuando ya creía que estábamos acordes en las bases sobre las cuales debían discutirse los asuntos a fin de llegar a un arreglo formal y definitivo, provoqué una reunión extraordinaria de la H. Asamblea General de Accionistas y de la Junta Directiva, con el fin de informarles oficialmente sobre las gestiones hechas, y de proponerles la manera como yo estimaba que se debía proceder ya oficialmente a tratar con el H. Concejo sobre el arreglo definitivo; pero, desgraciadamente, mi proposición, concebida en el sentido de pedir al H. Concejo una prórroga de tiempo para dar contestación a su nota de 28 de enero próximo pasado y de insinuarle la conveniencia de nombrar una comisión que entrase a tratar con los representantes del Tranvía de Oriente sobre los asuntos pendientes, no tuvo siquiera el honor de ser considerada, habiendo sido sustituida por otra, que ya el H. Concejo conoce, y que el suscrito aprobó por no dejar de hacer el último esfuerzo, y por la poca versación que tiene en la manera de tramitar los asuntos en esta clase de asambleas y que los señores del Tranvía de Oriente saben manejar tan hábilmente, según sus conveniencias, habiendo sí pedido a la

H. Asamblea que se dejara constancia en el acta de que mi opinión era que se debía considerar y aprobar mi proposición, porque yo tenía motivos para creer que si no se procedía de esa manera se perderían todas las gestiones hechas.

He notado, señor Presidente, que los representantes de la Sociedad del Tranvía de Oriente, tienen una manera de tratar informal y teóricamente los asuntos, muy halagadora, pero cuando se va a la práctica y se quieren tratar formalmente, por lo general se presentan de una manera muy distinta; esto me ha llevado al convencimiento de que entre los miembros que componen hoy el H. Concejo de Medellín, y los actuales representantes del Tranvía de Oriente, es sumamente difícil un acuerdo para arreglar definitivamente las diferencias pendientes.

Repito, señor Presidente, que mi actuación en la Junta Directiva del Tranvía de Oriente, aunque no dañina, la considero de muy poco provecho para el Municipio y para la misma Empresa, primero por mi poca versación y competencia en estos asuntos, y segundo y muy principalmente porque, a pesar de haber hecho todos los esfuerzos posibles por que se mejoren las malísimas condiciones de administración en que está la Empresa, no he encontrado entre sus dirigentes quién me secunde en mis proyectos y proposiciones, tendientes todos a mejorar la administración de ella y a buscar los medios de llegar a un arreglo formal y definitivo con el Municipio de Medellín, arreglo que siempre he considerado de vital importancia para la Empresa, aunque en ello esté yo en desacuerdo con los señores representantes del Tranvía.

Para terminar, me permito repetir, por su digno conducto, al H. Concejo, lo que en otras ocasiones he dicho al señor Personero y a algunos HH. Concejales, y es que estimo necesario que el H. Concejo nombre un miembro suplente de la Junta

del Tranvía de Oriente, por la razón de que, en las ausencias temporales del principal, que generalmente son frecuentes, el Municipio está sin representación, pues ocurren casos, como el que ocurrió recientemente, en que durante una ausencia del suscrito miembro principal de la Junta y sin asistencia del suplente, quien no asiste a las reuniones, nombraron un alto empleado de la Empresa, sin que dicho nombramiento tuviera tanta urgencia que no se pudiera demorar cuatro o seis días, y sí dejando ver claramente que ello obedecía a insinuaciones del señor Presidente de la H. Asamblea General de Accionistas o del señor Gerente, puesto que, el empleado de que trato, no vino a posesionarse de su empleo sino mucho después de haber cesado la ausencia del suscrito, y esto porque seguramente el suscrito no hubiera dado su voto por ese candidato para ese empleo y porque, como dije antes, esos señores quieren siempre manejar los asuntos de la Empresa con la misma táctica con que manejan los asuntos políticos.

Este mi gran deseo de hacer llegar a las dos Entidades a un arreglo amigable y definitivo, explicará al H. Concejo el que yo haya aprobado en la H. Junta y Asamblea General algunas proposiciones que, sin este motivo, no las hubiera aprobado, teniendo sí muy en cuenta que con ello no lesionaba los intereses de mi representado, y en la creencia de que ello contribuiría a disponer los ánimos favorablemente hacia el arreglo que yo tanto he deseado.

Si el H. Concejo estima conveniente informarse por mi conducto sobre los demás asuntos de la Empresa, o conocer detalles de su administración, tendré mucho gusto en llevar a su conocimiento todo cuanto desee y que esté a mi alcance.

Soy del señor Presidente muy atento y S. S.,

Tomás Londoño".

Juzgue ahora el público de qué lado militan la razón y la justicia en este enojoso asunto; y si andan en lo cierto quienes, con fines que no entra Vuestra Comisión a calificar, han pretendido desviar la opinión sensata, haciendo aparecer a los actuales ediles medellinenses como enemigos de una Empresa que cuenta con la simpatía de todos ellos, sólo porque no han querido plegarse ante imposiciones absurdas, ni solidarizarse con una administración que, bajo múltiples aspectos, está muy lejos de satisfacer los anhelos y aspiraciones de los pueblos interesados en la obra del Tranvía.

Apoyada en todas estas consideraciones, Vuestra Comisión se permite proponeros:

“Como contestación a las publicaciones hechas por los Dres. Antonio Mauro Giraldo y Libardo López, a fin de que el público pueda apreciar debidamente la actuación del H. Concejo en la debatida cuestión del Tranvía de Oriente, publíquese en folleto, que se hará circular profusamente, el informe que precede, junto con la escritura de constitución de la Empresa del Tranvía de Oriente, el contrato de empréstito celebrado por ella con la Casa belga de Evrar Avenith, de Amberes, y la demanda instaurada por el Municipio contra dicha Empresa.”

Honorables Concejales.

Medellín, Agosto 22 de 1927.

Vuestra Comisión,

Alfonso Uribe Misas.
Juan B. Arango M.
Francisco Arango V.
Jorge Escovar A.
Manuel M. Toro.
Rafael Restrepo M.

Secretaría del Concejo.—Medellín, Agosto 23 de 1927.

En sesión de ayer aprobó unánimemente el H. Concejo la proposición con que termina el anterior informe.

El Secretario,

José M. Betancur B.



APENDICE

ESCRITURA DE CONSTITUCION DE LA EMPRESA DEL TRANVIA DE ORIENTE

“NUMERO DOS MIL CUATROCIENTOS SESENTA Y CUATRO (2464).—En el Distrito de Medellín, Departamento de Antioquia, República de Colombia, a diez y ocho de Noviembre de mil novecientos veinticuatro, ante mí Zacarías Cock B., Notario primero del Circuito de Medellín, y los testigos Enrique Almazán A. e Ignacio Ramírez, varones, vecinos del mismo Circuito, mayores de edad, de buen crédito y en quienes no concurre ninguna causal de impedimento comparecieron los señores Doctor Gregorio Agudelo, en representación del Municipio de Medellín, en su carácter de Personero Municipal; Daniel Jaramillo B., como Personero Municipal del Municipio de La Ceja; Nazario Moreno, en su carácter de representante del Municipio de Marinilla, según poder otorgado por el Personero Municipal de ese Distrito, bajo la escritura número trescientos sesenta y siete (367), de once (11) de Noviembre de mil novecientos veinticuatro (1924), otorgada en la Notaría del Circuito de Marinilla,

por autorización dada a dicho Personero, por el H. Concejo; el Doctor Baudilio Zuluaga G., como representante del Municipio de Santuario, según poder otorgado por el Personero Municipal de ese Distrito, mediante la escritura número trescientos noventa y ocho (398) de nueve (9) de Noviembre de mil novecientos veinticuatro (1924), otorgada en la Notaría del Santuario y según autorización dada a dicho Personero por el H. Concejo de ese Distrito y también como representante del Municipio de San Carlos, según autorización dada por el Personero Municipal de ese Distrito; el Doctor Eugenio Gómez como representante del Distrito de Cocorná, según poder otorgado por el Personero Municipal de ese Distrito, mediante la escritura número trescientos sesenta (360), otorgada ante el Notario de Cocorná el día diez y seis (16) de Noviembre de mil novecientos veinticuatro (1924), según autorización del H. Concejo de ese Distrito; el Doctor Mauro Giraldo, en representación del Municipio de El Peñol, según poder otorgado por la escritura pública número quinientos veinte (520) de quince (15) de Noviembre del presente año, de la Notaría de El Peñol; el Doctor Julio César García, en representación del Municipio de Guarne, según autorización dada por el Presidente del H. Consejo Municipal de ese Distrito; el Doctor Emilio Duque, en representación del Municipio del Carmen de Viboral, según autorización dada por el Presidente del H. Concejo de ese Distrito; Fernando Hoyos, en su carácter de Personero Municipal de Granada; Luis M. Marín Tobón, como Personero Municipal de San Vicente; y el Doctor Ricardo Estrada, en virtud de autorización dada, en representación del Municipio de La Unión, todos varones, y vecinos de esta ciudad, a excepción de los señores Daniel Jaramillo B., Doctor Eugenio Gómez, Fernando Hoyos y Luis M. Marín Tobón, vecinos respectivamente de La

Ceja, Marinilla, Granada y San Vicente, a quienes conozco, debidamente autorizados para este acto, y dijeron:

PRIMERO—Que entre los Municipios expresados se ha celebrado el siguiente contrato en desarrollo de la Ordenanza 19 de 1923 y de las Leyes 56 de 1922 y 66 de 1923, para la construcción de un Tranvía Intermunicipal por la Carretera de Oriente, que se sujeta a las disposiciones de dichas Leyes y Ordenanza, y que partiendo del Barrio Manrique, desde el ramal que existe allí del Tranvía Municipal de Medellín vaya a Guarne y de Guarne a la cabecera del Municipio de Rio-negro, donde se bifurcará simultáneamente en dos ramales, uno que va al alto de Cocorná, pasando por Marinilla y Santuario y otro que vaya a La Ceja. Terminado este primer trayecto troncal, se construirán ramales, así: Uno al Peñol, Guatapé, Alejandría, San Rafael, y San Carlos; uno al Carmen, uno, por la Unión, a Sonsón; uno a Abejorral, uno al Retiro, uno a San Vicente, uno a Granada y la construcción del Tranvía se hará de acuerdo con las disposiciones de las Leyes y de la Ordenanza sobre la materia. El capital para la Construcción lo forman el treinta y cinco por ciento (35%) de subvención nacional; el treinta y cinco por ciento (35%) de subvención departamental, y las partidas siguientes *aportadas* por los Municipios *que entran* en este convenio así:

La Ceja, treinta mil pesos oro..	\$ 30.000
Marinilla, veinte mil pesos oro....	\$ 20.000
Santuario, veinte mil pesos oro..	\$ 20.000
Cocorná, veinte mil pesos oro....	\$ 20.000
Peñol, veinte mil pesos oro.....	\$ 20.000
Guarne, cinco mil pesos oro.....	\$ 5.000
El Carmen, diez mil pesos oro....	\$ 10.000
San Carlos, cinco mil pesos oro..	\$ 5.000
Granada, cinco mil pesos oro....	\$ 5.000

Los Municipios restantes indicarán las cuotas que aportan, o ceden a Medellín el derecho de construirlo de acuerdo con las disposiciones vigentes. Medellín contribuye para la construcción con el capital que falte para llenar los presupuestos. Para emprender la obra sin demora, Medellín suministrará el dinero que vaya exigiendo la construcción; y los otros Municipios interesados, al entrar como accionistas, devolverán en el curso de un año con intereses del quince por ciento (15%), anual, la parte que les haya correspondido como aporte de capital, y que Medellín haya anticipado. Una vez que los Municipios hayan entrado como constructores accionistas pagarán sus aportes por trimestres anticipados, de acuerdo con los presupuestos aprobados por la Junta de que se hablará más adelante. Si un Municipio dejare de cubrir los contingentes trimestrales anticipados por dos períodos sucesivos, cesará en sus funciones como accionista y pasará a la categoría de los Municipios que ceden sus derechos a Medellín constructor, y éste, o la comunidad de los otros Distritos constructores, le devolverá sin intereses, en el curso de un año, lo que haya cubierto de su aporte. Los contingentes se decretarán por trimestres anticipados. El convenio se hará por acciones proporcionales al capital aportado, partiendo de la base de que la construcción de la parte troncal se calcula en un millón de pesos (\$ 1'000.000). Cada acción tendrá un valor nominal de mil pesos (\$ 1.000).

ADMINISTRACION

La Administración de la Empresa se hará:

- I) Por la Asamblea General de Accionistas.
- II) Por una Junta Directiva.
- III) Por un Gerente.

La Asamblea General la formarán represen-

tantes de los Municipios, uno por cada Municipio, y tendrá un voto por cada acción. Ya se dijo que cada acción equivale a mil pesos oro. La Asamblea se reúne por derecho propio dos veces al año: el siete de Agosto y el tres de Febrero, y extraordinariamente cuando la convoque la Junta Directiva.

En la Asamblea General se observarán las prácticas reglamentarias siguiendo el reglamento de la Asamblea Departamental en cuanto sea aplicable.

SON FUNCIONES DE LA ASAMBLEA.

a) Nombrar Auditor y señalarse sus funciones; b) Dictar los Reglamentos; c) Nombrar un Miembro principal de la Junta Directiva y el respectivo Suplente; d) Fenecer en segunda instancia las cuentas de la Empresa; e) Aprobar o reformar los Reglamentos y disposiciones generales de la Junta; f) Ejercer todas las funciones que puedan sugerirle el desarrollo de la Empresa, y que no estén adscritas a los empleados subalternos.

JUNTA DIRECTIVA. La Junta Directiva se compone de tres Miembros Principales cada uno con un Suplente personal. De los tres Miembros uno lo nombrará Medellín y nombrará también su Suplente; otro, con su Suplente, lo nombrarán los Representantes de los Municipios; y el otro, con su Suplente, lo nombrará la Asamblea General por mayoría de los votos que representen los concurrentes a razón de un voto por cada acción. El período de los Miembros de la Junta será de un año, y pueden ser reelegidos indefinidamente.

SON FUNCIONES DE LA JUNTA. 1º Nombrar Gerente y Secretario; 2º Señalar los sueldos de todos los empleados; 3º Votar los contingentes trimestrales; 4º Aprobar o improbar los presupuestos presentados por el Gerente; 5º Fenecer las cuentas en primera instancia; 6º Desempeñar las funciones que le sean asignadas por

la Asamblea General; 7º Convocar la Asamblea General a sesiones extraordinarias cuando se estime necesario; 8º Aprobar u observar los reglamentos parciales o disposiciones generales del Gerente; 9º Todas las demás que le señale la Asamblea.

SON FUNCIONES DEL GERENTE.—1º Dirigir la Empresa; 2º Presentar presupuestos trimestrales; 3º Nombrar y remover libremente todos los empleados con aprobación de la Junta Directiva; 4º Dictar reglamentos parciales; 5º Celebrar los contratos y someter a la aprobación de la Junta aquéllos cuya cuantía exceda de quinientos pesos (\$ 500.00) oro; 6º Ver que los Administradores rindan sus cuentas en una contabilidad aprobada por la Junta; 7º Desempeñar todas las funciones que le señale la Junta Directiva.

DIVISION DE UTILIDADES

Las utilidades de la Empresa que se formaliza por la presente escritura se dividirán entre los Municipios constructores proporcionalmente al número de acciones que representen, según el capital que hayan aportado.

DISPOSICIONES VARIAS

1º.—Todos los empleados de manejo prestarán fianza personal o hipotecaria a satisfacción de la Junta Directiva; 2º La Junta Directiva determinará la cuantía de las fianzas; 3º La Junta Directiva dispondrá los trayectos de la vía que se puedan dar al servicio. Para la validez del contrato contenido en esta escritura se requiere la aprobación que se le dé por los Concejos de los Municipios interesados, en forma de Acuerdos legalmente aprobados y sancionados. No se pagaron los derechos de registro, según la boleta que se agrega y copia: "Administración de Rentas De-

partamentales. Número dos mil cuatrocientos sesenta y cuatro. Medellín, 18 de Noviembre de 1924. No pagaron los Municipios de Medellín, La Ceja, Marinilla, y otros Municipios derechos de registro por un contrato de Sociedad sobre la construcción de un Tranvía Intermunicipal, por estar exentos de esas obligaciones, según la Ley. El Administrador, Juan B. Moreno". Se advirtió a los otorgantes lo relativo al registro y firman con los testigos expresados por ante mí. En este estado se advierte: que en lugar del Doctor Julio César García, como representante del Municipio de Guarne, comparece el Sr. Rafael Cardona O., varón mayor de edad y vecino de Guarne, en su carácter de Personero Municipal de ese Distrito. También comparece el señor Luis Jiménez, varón, mayor de edad y vecino de Guatapé, quien en su carácter de Personero Municipal de ese Distrito, acepta esta escritura y suscribe por Guatapé mil pesos (\$ 1.000) oro.—Gregorio Agudelo.—Daniel Jaramillo B.—Nazario Moreno.—Baudilio Zulua-ga G.—Eugenio Gómez G.—Antonio Mauro Giraldo.—Rafael Cardona O.—J. Emilio Duque G.—Fernando Hoyos V.—Luis M^a Marín Tobón.—Ricardo Estrada.—Luis Jiménez J.—Enrique Almazán A.—Ignacio Ramírez J.—Zacarías Cock B., Nrio..

Es primera copia, consta de cuatro hojas útiles y se destina para el Municipio de Medellín.—Medellín, Noviembre 20 de 1924.—Zacarías Cock B., Nrio..

Oficina de Registro del Circuito.—Medellín, 20 de Noviembre de 1924.—Registrada en el N^o 2^o Duplicados.—Folios 226 al 228. N^o 302.—Derechos \$ 0 cvos.—Antonio Gómez C."

**CONTRATO DE EMPRESTITO CELEBRADO POR LA
EMPRESA DEL TRANVIA DE ORIENTE CON LA
CASA BELGA DE EVRAR AVENITH, DE AMBERES.**

“3251.—Número tres mil doscientos cincuenta y uno.—En la ciudad de Bogotá, Departamento de Cundinamarca, República de Colombia, a treinta y uno de diciembre de mil novecientos veintiséis, ante mí Rafael Andrade S., Notario segundo de este Circuito, y ante los testigos instrumentales, señores Gabriel Báez M. y Marco T. Zúñiga, varones, mayores de veintiún años, vecinos de esta ciudad, de buen crédito y en quienes no existe impedimento legal, comparecieron los señores Doctor ROMAN GOMEZ, mayor y vecino del Municipio de Marinilla, de tránsito en esta ciudad, en nombre y representación de la asociación o compañía formada para la construcción del Tranvía Intermunicipal por la Carretera de Oriente, del Departamento de Antioquia, según poder que consta en la escritura número novecientos seis (906), otorgada en la Notaría primera del Circuito de Medellín, con fecha nueve de abril del presente año de mil novecientos veintiséis, adicional a las números dos mil seiscientos treinta y nueve (2639) y dos mil seiscientos cincuenta y ocho (2658), pasadas en la propia Notaría, con fechas respectivamente diez y once de noviembre de mil novecientos veinticinco (1925), por una parte, que en adelante se llamará la Empresa, y los señores EDUARDO LOPEZ PUMAREJO y JUAN DUMONT, súbdito belga, ambos mayores, el primero vecino de Bogotá, y el segundo de paso en esta ciudad, en nombre y representación, con poder suficiente de la Compañía de Evrar Avenith, domiciliada en Amberes, Reino de Bélgica, según cables de veinticinco y veintinueve del presente mes que el Notario ha tenido a la vista, que en adelante se llamarán los BANQUEROS, por otra parte, a quienes doy

fé de conocer personalmente, han celebrado el contrato que se determinará en las siguientes cláusulas:

PRIMERA.—Declara el otorgante Román Gómez que la Empresa se constituyó por medio de escritura pública número dos mil cuatrocientos sesenta y cuatro, otorgada en la citada Notaría Primera de Medellín, con fecha diez y ocho de Noviembre de mil novecientos veinticuatro, escritura en la cual los Municipios del Departamento de Antioquia allí expresados, convinieron en formar una asociación con el objeto de construir un TRANVIA INTERMUNICIPAL por la Carretera de Oriente, y suscribió cada uno el capital expresado también allí mismo. Registrada la escritura constitutiva de la Empresa, se llenaron los demás requisitos determinados por la Ley para la formación de una asociación de esa naturaleza. SEGUNDA.—Declara el mismo otorgante Gómez que el Municipio de Medellín tiene actualmente ciento catorce acciones, siendo cada una de valor nominal de mil pesos (\$ 1.000), y los Banqueros consideran como cosa esencial que este Municipio conserve siempre un número de acciones no inferior a cien (100) acciones en la Empresa, en armonía con la resolución adoptada por la Junta de Delegados de las Municipalidades, celebrada en Marinilla en el mes de enero de mil novecientos veintiséis.— TERCERA.— Declara asimismo el otorgante Gómez que la Empresa tiene ya construídos veintisiete kilómetros de tranvía, que están dados al servicio público, y que la misma Empresa tiene las subvenciones que pasan a expresarse: I.—La otorgada por la Ordenanza número diez y nueve de catorce de abril de mil novecientos veintitrés, de la Asamblea Departamental de Antioquia, conforme a la cual, el Municipio que construya un tranvía en las condiciones expresadas en ella, tiene derecho a un auxilio del treinta y cinco por ciento (35%) del valor del cos-

to de construcción que se paga por cada kilómetro construido totalmente. Además aquella Ordenanza y la número seis de mil novecientos veinticinco, autorizan a la Empresa para ocupar con la vía férrea la Carretera de Oriente; II.—La que decretó el artículo séptimo de la Ley sesenta y ocho de mil novecientos veintiséis, a razón de veinte mil pesos por kilómetro construido, que ha venido a sustituir la subvención nacional del treinta y cinco por ciento (35%) ordenada por el artículo trece de la Ley sesenta y tres de mil novecientos veintitrés. CUARTA.—Declara también el otorgante Gómez que la Empresa, además de las subvenciones que ya se le han pagado, tiene derecho a una suma mayor de cuatrocientos mil pesos (\$ 400.000) por la misma causa, que aún no ha percibido.—QUINTA.—Los Banqueros se han comprometido y al efecto se comprometen a abrir un crédito rotatorio a la Empresa, por el término de cinco años prorrogable por acuerdo mutuo de las partes, por la suma de cien mil libras esterlinas (100.000) o quinientos mil dólares (\$ 500.000), para continuar la construcción y equipo del Tranvía Intermunicipal o Ferrocarril de Oriente, en el Departamento de Antioquia. SEXTA.—Para el uso y efectividad de este crédito la Empresa girará a cargo de los Banqueros o de las Casas o Bancos de Londres o Nueva York indicados por éstos, ya sea a la vista o a noventa días vista, renovables, por las sumas que la Empresa vaya necesitando en dinero efectivo, hasta completar la cantidad de sesenta mil libras esterlinas (60.000) o su equivalente en dólares de los Estados Unidos, y los Banqueros se obligan a pagar o hacer pagar puntualmente estos giros, de acuerdo con las estipulaciones de este contrato. Las cuarenta mil libras esterlinas (40.000) restantes, se destinarán o emplearán en pago de los materiales de construcción extranjeros que la Empresa debe comprar por con-

ducto de los Banqueros. SEPTIMA.—Al efecto se ha convenido que la Empresa pedirá los materiales extranjeros que necesite, por conducto de los Banqueros y para este fin formulará los pedidos y sus especificaciones, conforme lo estime necesario y conveniente, siendo de cargo de éstos el pago del valor de ellos y los gastos que ocasionen, en las oportunidades que de común acuerdo se convenga con los fabricantes, hasta completar la expresada cantidad de cuarenta mil libras (40.000), y lo que pase o exceda de esta suma será pagado por la Empresa con su propio dinero, salvo el caso de ampliación del crédito, conforme a la cláusula siguiente. Es entendido que si para efectos financieros los Banqueros estiman conveniente, ellos podrán a su turno librar giros a término a cargo de la Empresa a un plazo no menor de ciento ochenta días, salvo el caso que de mutuo acuerdo se conviniera en un plazo menor, y sin que esto implique recargo alguno de intereses o comisiones para la Empresa distintos de los ya estipulados.—OCTAVA.—El crédito que los Banqueros otorgan a la Empresa puede ser ampliado a medida que las capacidades financieras y progreso de las obras de la Empresa lo justifiquen y sus necesidades lo exijan, mediante acuerdo recíproco entre las partes. Salvo estipulación en contrario, las ampliaciones del crédito se regirán por las estipulaciones del presente contrato, y es entendido que cualquier cantidad que se gire en dinero o en materiales fuera del límite del crédito, queda cobijada por las garantías de este contrato.—NOVENA.—En consideración a que se trata de un crédito rotativo que tendrá un movimiento constante, la Empresa pagará a los Banqueros intereses por las sumas que les adeude, a la rata del ocho por ciento anual, pudiendo además los propios Banqueros cargar a la Empresa una comisión de un octavo por ciento trimestral sobre el mayor saldo del dinero girado en cada trimes-

tre. En caso de demora los intereses que pagará la Empresa serán del diez por ciento anual.—DECIMA.—Los cortes de cuentas se verificarán por semestres vencidos y el saldo a cargo de la Empresa será el que arroje cada corte, mediante el examen y aprobación por ésta.—UNDECIMA.—Teniendo en cuenta la inestabilidad de los mercados financieros, la rata anual de intereses queda sujeta a las fluctuaciones de aquéllos; semestralmente se hará el reajuste, y servirán de base para él las variaciones que adopte en el particular el Banco de las Reservas Federales de los Estados Unidos.—DUODECIMA.—La Empresa pagará a los Banqueros por comisión de la compra, revisión e intervención en el despacho de los materiales extranjeros, el cuatro por ciento sobre el valor de las compras verificadas y de los gastos que tales despachos hayan demandado, hasta ser puesto en Puerto colombiano.—DECIMA-TERCERA. Es entendido que los Banqueros como comisionistas de la Empresa de materiales extranjeros, utilizarán su posición, vastas relaciones y experiencia en obtener de las casas proveedoras y manufactureras, así como de las Empresas de Transportes, y demás, los mejores precios y condiciones, bonificaciones, comisiones o descuentos en pro de su comitente, en una palabra, harán la gestión más eficaz de los intereses de la Empresa. Y ésta se reserva el derecho de verificar la inspección o revisión por su cuenta, cuando lo estime conveniente, de las compras de materiales que haga por su cuenta, por conducto de la casa o agente especialista en ese ramo, que tenga a bien designar en esos casos, y en general, el derecho de hacer las observaciones que estime justas y convenientes respecto de tales compras, despachos de materiales, etcétera, etcétera.—DECIMA-CUARTA.—La Empresa constituye a los Banqueros como sus agentes fiscales en el Exterior y hará por conducto de éstos todas las compras de materiales que

por su naturaleza deban comprarse fuera del país. La importancia y volumen de los pedidos los determinarán las necesidades del desarrollo y explotación de la Empresa.—DECIMA-QUINTA. Es entendido que la Empresa se obliga a activar el transporte de los materiales que lleguen al país, en lo cual también pueden intervenir los Banqueros o sus representantes para evitar demoras, y a colocarlos en la prolongación de la línea una vez llegados a Medellín, dentro de un término no mayor de ciento ochenta días, de manera de adquirir el derecho a las subvenciones Departamental y Nacional, y obtener el pronto pago de ellas. A su vez, los Banqueros se obligan a despachar con la mayor actividad los pedidos de materiales que les haga la Empresa.—DECIMA-SEXTA. La Empresa hará el mayor esfuerzo para construir cien kilómetros en los cinco años siguientes al perfeccionamiento de este contrato. En todo caso se obliga a construir un minimum de quince kilómetros por año y garantiza a los Banqueros una comisión mínima por pedidos, revisión y despacho de materiales de sesenta mil pesos (\$ 60.000) en ese espacio de tiempo, salvo caso fortuito o fuerza mayor.—DECIMA-SEPTIMA.—La Empresa garantiza a los Banqueros el servicio y pago del crédito renovable a que se refiere este contrato, en lo siguiente: I.—Con las subvenciones departamental y nacional que le otorgan respectivamente la Ordenanza número diez y nueve de catorce de abril de mil novecientos veintitrés, de la Asamblea del Departamento de Antioquia, y las Leyes sesenta y seis del propio año y la sesenta y ocho de mil novecientos veintiséis, mencionada en la cláusula tercera de esta escritura, y al efecto pondrá a disposición de los Banqueros o de su representante legal en Colombia, llegado el caso, los documentos indispensables para obtener los pagos respectivos de ellas; II. Con la fianza solidaria de cada uno de los Municipios, que en seguida se ex-

presan: Marinilla, Santuario, San Vicente, El Peñol, San Carlos Guarne, Granada, Cocorná y El Carmen de Viboral, de los cuales es apoderado el otorgante Gómez, con poder suficiente para obligar en esta forma la responsabilidad de ellos, y al efecto los constituye fiadores solidarios a las resultas del presente contrato. Los poderes en virtud de los cuales obra para este acto el otorgante Gómez, son las escrituras siguientes: Número ciento treinta y ocho, de veintinueve de marzo, otorgada ante el Notario de Marinilla; número noventa y cinco, de veintinueve de marzo, ante el Notario de Santuario; número ciento trece, de doce de abril, ante el Notario de San Vicente; número ciento noventa y dos de catorce de abril, ante el Notario de El Peñol; número ciento ochenta y nueve, de once de abril, ante el propio Notario; número mil setenta y cinco, de treinta de marzo, ante el Notario segundo de Medellín; número ciento nueve de treinta y uno de marzo, ante el Notario de Granada; número noventa y nueve, de treinta de marzo, ante el Notario de Cocorná; número trescientos catorce, de diez de abril, ante el Notario de Rionegro, todas ellas otorgadas en el presente año; III —Con una primera hipoteca de la línea construída y que se construya, sus dependencias y anexidades, material rodante, etcétera, y al efecto, por medio de este instrumento y valiéndose de la autorización que le confiere el artículo sexto de la Ley sesenta y uno de mil novecientos veinticinco, la Empresa hipoteca especial y expresamente a favor de los Banqueros la línea férrea construída, que tiene actualmente una extensión de veintisiete kilómetros que parten del Municipio de Medellín, y siguiendo la Carretera de Oriente del Departamento de Antioquia, con la cual linda por sus costados norte y sur en toda su extensión actual y prolongaciones y en sus extremos oriental y occidental, atraviesa el Municipio de Guarne; la línea férrea que en adelante se cons-

truya y sus ramificaciones, sus estaciones, apartaderos, material rodante y demás dependencias y anexidades. La línea férrea arranca de un lote de terreno situado en el Municipio de Medellín, en donde existe la Estación inicial, lote de mil quinientas ochenta varas cuadradas de extensión, comprendido dentro de los linderos siguientes, todo lo cual queda incluído en la hipoteca: Por el norte, por la quebrada del "Ahorcado" desde el punto del Tranvía de "Manrique", hasta el lindero de la faja de la Carretera a Oriente, cerca del puente de dicha carretera; por oriente y sur, por todo el lindero de la faja de la misma carretera a oriente; y por el occidente con la carretera de circunvalación o faja del tranvía de Manrique, hasta el puente, primer punto de partida.—Este lote fue adquirido por escritura número setecientos sesenta y tres otorgada ante el Notario primero del Circuito de Medellín, el seis de abril de mil novecientos veinticinco; y IV.—Con los productos líquidos de la Empresa que ésta se obliga a entregar llegado el caso a los Banqueros. Los Banqueros aceptan expresamente esta hipoteca. DECIMA-OCTAVA.—La Empresa declara que no ha vendido, ni constituido otro gravamen alguno antes de éste sobre los bienes que hipoteca, ni tienen embargo judicial.—DECIMA-NOVENA.—La misma Empresa se obliga de la manera más formal a invertir los productos de las subvenciones Departamental y Nacional en la prolongación, equipo y mejoramiento de la vía férrea, todos los productos líquidos que obtenga en la explotación de la línea, así como las subvenciones devengadas y pendientes, que según lo expresado en la cláusula cuarta de esta escritura, montan a una suma mayor de cuatrocientos mil pesos (\$ 400.000), esto sin perjuicio de la garantía constituida en la cláusula décima-séptima.—VIGESIMA.—Los actos de la Asamblea de Antioquia y leyes nacionales que se citan en el curso de este instrumento se

agregan al protocolo para que se incluyan en las copias que de este instrumento se expidan a los interesados , por cuanto ellos son base de los derechos que se constituyen mediante este contrato.—VIGESIMA-PRIMERA.— El presente contrato se resolverá y así podrán declararlo los Banqueros, en los casos siguientes: PRIMERO.—Si la Empresa no incorpora o coloca en la vía los materiales pedidos a los Banqueros dentro del plazo señalado en la cláusula décima-quinta.—SEGUNDO.—Si invierte o distrae para otras cosas los productos de las subvenciones departamental y nacional que le corresponden por cada kilómetro que construya, así como los productos líquidos de la ferrovía; y TERCERO.—Si hace pedidos de materiales para la obra del Tranvía por conductos distintos de los Banqueros. Asimismo se resolverá este contrato y así podrá declararlo la Empresa, en los casos siguientes: PRIMERO.—Si los Banqueros dejan de pagar o hacer pagar alguno de los giros que haga la Empresa por razón de este contrato, en la oportunidad debida.—SEGUNDO.—Si los Banqueros no despachan en oportunidad o retardan inmotivadamente el despacho de los pedidos de materiales que haga la Empresa, e no los pagan en la debida oportunidad, según este contrato. El contratante que dé lugar a la resolución del contrato, indemnizará cumplidamente al otro los perjuicios que el incumplimiento ocasione a éste. Se comprueba el pago del impuesto de registro según comprobante que se agrega al protocolo y cuyo tenor es como sigue: Número 001555.—Valor \$ 1.00 oro.—República de Colombia.—Departamento de Cundinamarca.—Recaudación del Impuesto de Registro y Anotación.—Bogotá, 7 de enero de 1927.—El señor R. García L. ha enterado un peso por el derecho de registro de convenio de la Empresa del Tranvía Intermunicipal de Oriente, del Departamento de Antioquia y la Compañía Evrar Ave-

nith, sin estimar.—El Recaudador, D. A. Boada.—Los actos y demás documentos de que trata la cláusula vigésima son del tenor siguiente: “Ley 61 de 1925.....

.....Artículo 6º. Autorízase a la Empresa de Tranvías Intermunicipales en el Departamento de Antioquia denominada “Tranvía de Oriente”, para caucionar, hipotecando o de cualquiera otra manera la mencionada Empresa para el servicio de uno o varios Empréstitos destinados a acelerar su realización. Autorízase asimismo a los Municipios que forman parte de la asociación para respaldar con su responsabilidad el empréstito o empréstitos a que se refiere este artículo.—LEY 68 de 1926.

.....Artículo 7º. La Empresa conocida con el nombre de Tranvía o Ferrocarril de Oriente, en el Departamento de Antioquia, tiene derecho a una subvención nacional de veinte mil pesos por kilómetro construído. Al hacer el pago de esta subvención, de acuerdo con las disposiciones vigentes, se le deducirán a dicha Empresa las cantidades que haya recibido a cuenta de esta subvención.—Parágrafo 1º. Autorízase a la Empresa del Tranvía o Ferrocarril de Oriente para dar esta subvención como garantía de los empréstitos que consiga destinados a la realización de esta vía férrea.—Parágrafo 2º.—El Gobierno proveerá a esta Empresa de un tren autopropulsor del sistema eléctrico Diessel, con el fin de que en ella se haga el ensayo que, para evidenciar experimentalmente las ventajas de ese sistema, recomendó a la consideración del Gobierno la Sociedad Colombiana de Ingenieros, en las conclusiones que adoptó el 22 de diciembre de 1924.....

.....Parágrafo 1º. Como está dispuesto en la Ley, dicha Empresa cobrará la subvención Nacional en dinero, presentando la cuenta comprobada de las inversiones hechas; y el Gobierno, para

pagarla abrirá los créditos adicionales que lleguen a hacerse indispensables. Las subvenciones se pagarán en la Administración de Hacienda Nacional de Medellín.—PERSONERIA JURIDICA.—República de Colombia.—PODER EJECUTIVO.—Vista la solicitud elevada al Ministerio de Gobierno por conducto del Gobernador de Antioquia, por el señor Luciano Restrepo I., con el fin de obtener del PODER EJECUTIVO que se reconozca personería jurídica a la sociedad constructora del Tranvía Municipal por la Carretera de Oriente, domiciliada en la ciudad de Medellín, de dicho Departamento; y teniendo en cuenta lo dispuesto en los artículos cuarenta y siete y cuarenta y nueve de la Constitución Nacional, y que, además, se han llenado las formalidades exigidas por el decreto ejecutivo número 1326 de 1922, SE RESUELVE: Reconócese personería jurídica a la sociedad constructora del Tranvía Intermunicipal por la Carretera de Oriente, de que se ha hecho mención. Esta resolución empezará a regir 15 días después de su publicación en el DIARIO OFICIAL.—Dado en Bogotá a 11 de marzo de 1925.—El Presidente de la República, PEDRO NEL OSPINA.—El Ministro de Gobierno, MIGUEL ABADIA MENDEZ.—ORDENANZA NUMERO 6 DE 1925.....
.....ARTICULO 3º. Cuando llegare el caso previsto en el artículo número 12 de la Ordenanza 19 de 1923 y se ocupare una carretera cedida por el Departamento en los términos de tal artículo y construída conforme a planos científicamente levantados y adoptados por la Junta Departamental de Caminos, bastará presentar previamente los planos nuevos por los trayectos sobre los cuales se proyecta cobrar la subvención. Para cobrar ésta, hasta en los primeros kilómetros que se construyan en el Tranvía de Oriente, dichos planos nuevos se acompañarán a la documentación requerida para solicitar el pago.—Artículo

4º.—Las partidas **necesarias** para pagar las subvenciones decretadas en la Ordenanza 19 de 1923 para los tranvías y otras empresas de transportes municipales, se considerarán incluídas, como lo dispone dicha Ordenanza, en los presupuestos de las respectivas vigencias, y cuando no estuvieren incluídas en la liquidación de éstos, el Gobernador abrirá los créditos adicionales indispensables para pagarlas oportunamente.....

.....LEY 43 de 1925.....

.....Artículo 3º. Tan pronto como se inauguren o den al servicio los primeros 12 kilómetros del Tranvía de Oriente en el Departamento de Antioquia, la Administración de Hacienda Nacional de Medellín procederá a pagar a aquella Empresa la subvención nacional a que tiene derecho, de acuerdo con los artículos 13 de la Ley 66 de 1923 y 3 de la Ley 72 de 1924. La cantidad necesaria para este pago se tomará de la partida señalada en el artículo 738 de la Ley 59 de 1924, sobre apropiaciones para la vigencia fiscal en curso. El Contralor General transmitirá telegráficamente a la Administración de Hacienda Nacional de Medellín, la certificación legal del caso. La Empresa mencionada en el parágrafo anterior podrá cobrar, si así lo prefiere, la subvención nacional que se le tiene reconocida en las leyes citadas, a razón de \$ 5.000 oro por kilómetro, y sólo se exigirá como requisito para hacerle el pago la comprobación ante el referido Administrador de Hacienda Nacional, de haber inaugurado o dado al servicio público el trayecto de Tranvía sobre el cual verse la cuenta de cobro que la Empresa presente. Parágrafo.—Las comisiones de presupuestos de las cámaras cuidarán de que anualmente se incorporen en la Ley de apropiaciones, las partidas necesarias para pagar las subvenciones Nacionales a las obras a que se refieren los artículos 13 y 14 de la Ley 66 de 1923 y 3º de la Ley 72 de 1924.....

.....DISPOSICIONES QUE FOMENTAN
LA CONSTRUCCION DEL TRANVIA O FE-
RROCARRIL DE ORIENTE.—ORDENANZA
NUMERO 19 de 1923.—Artículo 1º Los Municipi-
pios que construyan tranvías accionados por fuer-
za eléctrica o de vapor, o por motores de gasolina
o de petróleo, o de los sistemas de carros sin
rieles pero con trolley o de planos inclinados, por
por su cuenta y con una vía de 914 milímetros o
más de ancho y cuyo objeto sea comunicarse con
Medellín o con otro Municipio o con la estación
más cercana de sí, o con un río navegable o con
un Puerto de Mar tendrán derecho a que el
Departamento les conceda una subvención del
35% del valor del costo de construcción. Pa-
rágrafo.—No tendrán derecho a la subven-
ción de que trata esta Ordenanza los tran-
vías que se construyan paralelos a las vías fé-
rreas. En cambio y obteniendo algunas compen-
saciones de las Empresas Públicas Municipales,
el Departamento permitirá hacer uso, para su
construcción, de las carreteras Departamentales,
y en su calidad de accionista del Ferrocarril de
Amagá, hará todo lo conducente para que dicha
Compañía permita la construcción de tales vías
dentro de la zona privilegiada.—Artículo 2º.—
Esta subvención será pagada en dinero cada vez
que se construya totalmente un kilómetro.....
Artículo 4º.—La Junta Directiva del Ferrocarril
de Antioquia pondrá a disposición de los Municipi-
pios que emprendan la construcción de un tranvía
de las condiciones expresadas en el artículo 1º, los
sobrado y que vayan sobrando en aquella empre-
rieles viejos y sus accesorios utilizables que hayan
sobrado y que vayan sobrando en aquella empre-
sa.....
.....Artículo 12.—Para extender la línea de
un tranvía intermunicipal puede hacerse uso de
las carreteras automoviliarias del Departamento.
.....Artículo 16.—Los gastos que demande
el cumplimiento de esta Ordenanza, se considera-

rán incluídos en los presupuestos de las vigencias respectivas.....

.....Ley 66 de 1923.—.....

.....Artículo 13.—Subvenciónanse igualmente con un 35% del costo de construcción, las carreteras automoviliarias de una pendiente máxima del 10%, los cables aéreos, los caminos rieles y los tranvías intermunicipales o interdepartamentales, que se emprendan por los Departamentos y por los Municipios, siempre que no vayan en dirección paralela sino convergente con las vías férreas, o que se dirijan a ponerlas en comunicación rápida con puertos marítimos o fluviales.....

.....Artículo 15.—En la Ley de apropiaciones se incluirá anualmente la partida necesaria para atender al pago de las subvenciones de que trata esta Ley.....

.....Ley 72 de 1924.....

.....Artículo 3º.—Para todos los efectos legales, declárase de utilidad pública la empresa de tranvías intermunicipales que en el Departamento de Antioquia se está construyendo por una asociación de Municipios, y que unirá a la ciudad de Medellín con las de Rionegro y La Ceja, pasando por Guarne, y pasando también por este Municipio con Marinilla, Santuario y Cocorná con ramificaciones a las demás poblaciones de la región oriental de aquel Departamento, ocupando la carretera de Oriente y sus ramales, conforme está dispuesto por las Ordenanzas Departamentales, con derecho a las subvenciones que tanto la Nación como el Departamento le tienen actualmente asignadas”.—Los poderes y cables que acreditan a los comparecientes el carácter con que proceden en este acto, ya citados, se agregan al protocolo para su consulta. Leído a los comparecientes este instrumento, y advertidos del registro lo aprobaron y firman con los testigos instrumentales al principio relacionados y por ante mí y conmigo el Notario, que de todo lo cual doy fe. En este esta-

do advierten las partes contratantes que se paga el impuesto fiscal por valor indeterminado del presente contrato, no obstante tratarse de una asociación de carácter público, formada exclusivamente por Municipios que tienen interés en el perfeccionamiento de este contrato. Doy fe.—(firmados) ROMAN GOMEZ.—EDUARDO LOPEZ PUMAREJO.—JEAN DUMONT.—GABRIEL BAEZ M.—MARCO T. ZUÑIGA.—RAFAEL ANDRADE S.—NOTARIO SEGUNDO”.

DEMANDA INSTAURADA POR EL MUNICIPIO DE MEDELLIN CONTRA LA EMPRESA DEL TRANVIA DE ORIENTE

“SEÑOR JUEZ DE ESTE CIRCUITO EN LO CIVIL:

En mi calidad de Personero Municipal de este Distrito, en ejercicio de la orden dada por el H. Consejo Municipal y de la autorización concedida por el Gobierno Departamental a que se refiere la resolución de 15 de marzo próximo pasado, y con el objeto de fundamentar la demanda que establezco contra la Empresa denominada Tranvía de Oriente, hago la siguiente relación de hechos:

1.—La Asamblea Departamental de Antioquia expidió la Ordenanza N° 19 de 14 de abril de 1923, por la cual se fomenta la construcción de Tranvías Intermunicipales.

2.—Por la escritura N° 2464, de 18 de noviembre de 1924, de la Notaría 1ª de este Circuito, y “En desarrollo de la Ordenanza 19 de 1923 y de las Leyes 56 de 1922 y 66 de 1923”, fue celebrado un contrato para la “construcción de un Tranvía Intermunicipal por la carretera de Oriente que se sujeta a las disposiciones de dichas leyes y ordenanza”.

3.—Concurrieron a la celebración del expresado contrato los Municipios de Medellín, La Ce-

ja, Marinilla, Santuario, Cocorná, Peñol, Guarne, El Carmen, San Carlos, Granada y Guatapé, etc.

4.—En el contrato en referencia se fijó como capital para la construcción del Tranvía el treinta y cinco por ciento de la subvención departamental y las partidas siguientes *aportadas* por los Municipios que entran en el convenio, así:

La Ceja, treinta mil pesos oro....	\$ 30.000
Marinilla, veinte mil pesos oro..	\$ 20.000
Santuario, veinte mil pesos oro...	\$ 20.000
Cocorná, veinte mil pesos oro....	\$ 20.000
Peñol, veinte mil pesos oro.....	\$ 20.000
Guarne, cinco mil pesos oro.....	\$ 5.000
El Carmen, diez mil pesos oro....	\$ 10.000
San Carlos, cinco mil pesos oro...	\$ 5.000
Granada, cinco mil pesos oro.....	\$ 5.000
Guatapé, mil pesos oro.....	\$ 1.000

Suma \$ 136.000

5.—En la escritura citada se dice que el convenio se hará por acciones proporcionales al capital aportado, partiendo de la base de que la parte troncal se calcula en un millón de pesos y que cada acción tendrá un valor nominal de mil pesos.

6.—Se dice también en la citada escritura que los Distritos restantes indicarán las cuotas que aportan, o que ceden a Medellín el derecho de construir el Tranvía, de acuerdo con las disposiciones vigentes.

7.—En mérito de las estipulaciones que menciona el numeral anterior, Medellín quedó colocado en situación excepcional, porque se dejaba a la voluntad de esos Municipios restantes, tomar las cuotas que quisieran y cuando a bien lo tuvieran; por lo cual en el año de 1926 el Distrito de San Vicente, cuya pobreza es manifiesta, salió con que tomaba cincuenta acciones, de a mil pesos cada una.

8.—Ninguno de esos Municipios, llamados *restantes* ha cedido a Medellín el derecho de construir el Tranvía.

9.—En el contrato de la escritura N° 2.464 se expresa que “Medellín contribuye para la construcción con el capital que falte para llenar los presupuestos” que “para emprender la obra sin demora, Medellín suministrará el dinero que vaya exigiendo la construcción, y los otros Municipios interesados, al entrar como accionistas, devolverán en el curso de un año con intereses al quince por ciento anual, la parte que les haya correspondido como capital y que Medellín haya anticipado”, y que “una vez que los Municipios hayan entrado como constructores accionistas, pagarán sus aportes por trimestres anticipados, de acuerdo con los Presupuestos aprobados por la Junta de que se hablará más adelante”.

10.—Medellín cumplió con sus obligaciones, y especialmente con la de suministrar, a préstamo, el dinero para emprender la construcción, pues para el efecto proporcionó ciento sesenta y cuatro mil pesos oro colombiano; suma ésta con la cual se llevó la construcción del Tranvía hasta el kilómetro 17, en el paraje de “La Sierra”.

11.—Esa parte construída hasta el kilómetro 17, con el dinero prestado por Medellín, es la más difícil por la naturaleza del terreno, que es demasiado escabroso.

12.—La parte contraria a la de Medellín, no ha contribuído con un solo centavo para la construcción de la obra, ya que todos los gastos demandados se han hecho con dineros provenientes de las subvenciones Nacional y Departamental y de un empréstito conseguido por la Empresa en Bogotá.

13.—La parte contraria a la de Medellín no ha cumplido con la obligación de devolver los ciento sesenta y cuatro mil pesos oro colombiano que Me-

Medellín prestó para emprender la obra, ni con la de pagar los intereses a la rata estipulada.

14.—Los Municipios de La Ceja, Marinilla, Santuario, Cocorná, Peñol, Guarne, El Carmen, San Carlos, Granada y Guatapé, que figuran en la citada escritura N° 2464, ni los otros que posteriormente hubieren entrado como accionistas en la Empresa, han cumplido con la obligación de aportar las cantidades que representan los aportes en proporción de las acciones que han tomado, como tampoco con la de hacer los pagos trimestrales de acuerdo con los Presupuestos que había de elaborar la Junta Directiva.

15.—Después de haber prestado Medellín los ciento sesenta y cuatro mil pesos para la construcción del Tranvía hasta “La Sierra”, no se le ha exigido suma ninguna de dinero que pudiera faltar, para llenar los presupuestos.

16.—A los Municipios de La Ceja y Marinilla que se dice concurrieron con aportes de \$ 30.000 y \$ 20.000, respectivamente, por disposición de la Junta Directiva o de la Asamblea General de Accionistas, se les convirtieron tales aportes en dinero a préstamo, reconociendo la Empresa que les es deudora por las sumas mencionadas.

17.—El Distrito de Medellín no sólo contribuyó para la construcción del Tranvía con los ciento sesenta y cuatro mil pesos prestados, sino que suministró gratuitamente por bastante tiempo la dirección técnica de la Empresa, que estuvo a cargo del Superintendente y del Ingeniero Jefe de las Empresas Públicas Municipales, hizo pedidos de materiales, prestó herramientas y útiles, etc., etc.

18.—Medellín, para suministrar el dinero a préstamo y empezar la construcción del Tranvía, hubo de comprometer su crédito en empréstito por doscientos mil pesos conseguido en Bogotá.

19.—Cuando estaban para agotarse los cien-

o sesenta y cuatro mil pesos que prestó Medellín, la Junta Directiva del Tranvía de Oriente dirigió circular a los Municipios que eran accionistas de la Empresa, comunicándoles ese hecho y requiriéndolos para que por su parte proporcionaran el dinero para la continuación de la obra; requerimiento que no dio ningún resultado, puesto que tal dinero no fue suministrado ("Relator Municipal Nos. 22 y 23).

20.—A la Empresa del Tranvía de Oriente, constituida por la citada escritura N° 2.464, le ha reconocido personería jurídica el Poder Ejecutivo Nacional.

21.—El Distrito de Medellín ha empleado cuantos medios conciliatorios son de estilo, para lograr que la Empresa del Tranvía a Oriente le pague la cantidad prestada de ciento sesenta y cuatro mil pesos y sus intereses; pero infructuosamente, una vez que la Empresa, en informe de 3 de febrero último, apenas llega a reconocer que tiene pendiente con el Distrito de Medellín una cuenta por préstamo para iniciar los trabajos.

22.—La mencionada Empresa, no obstante que dispone de dinero para atender a los gastos de la construcción del Tranvía y para pagarle a Medellín la suma prestada y sus intereses, de que se ha hablado en tantas ocasiones, dinero que proviene de la subvención Departamental, que es de un treinta y cinco por ciento, de la subvención Nacional que es de veinte mil pesos por kilómetro, y de un empréstito conseguido por quinientos mil pesos, persiste en el sistema de no devolver la cantidad prestada, que es de su obligación, desechando cuantas reclamaciones se le han presentado sobre el particular.

23.—Las cuentas de la Empresa del Tranvía de Oriente, que se rendían al H. Concejo de Medellín, según Acuerdo N° 12 de 29 de enero de 1925, aun cuando sólo fuera por el apreciable capital invertido, dejaron de rendírsele sin motivo de nin-

guna clase desde que empezaron las actuaciones del actual Consejo Municipal.

24.—Asímismo, tan pronto como empezaron las actuaciones del actual H. Concejo, la Empresa del Tranvía, sin motivo alguno justificativo, dió por terminado el contrato en cuya virtud la dirección técnica se hallaba a cargo de las Empresas Públicas Municipales de Medellín; y ello con ostensible perjuicio no sólo para el Municipio de Medellín sino para la Empresa misma, porque así el aumento de gastos en la dirección y administración era considerable, y porque así a una dirección reconocidamente técnica sucedió otra que se resiente de evidente empirismo.

25.—Al acaecer lo que se expresa en los dos numerales que anteceden y al estudiar el H. Consejo Municipal el contrato de la escritura N° 2.464, de 18 de noviembre de 1924, llegó a persuadirse de que no estaban suficientemente asegurados los intereses del Municipio de Medellín, toda vez que tal contrato exhibe claras deficiencias y vacíos que sin esfuerzo se observan, como se observa la imprecisión de los derechos y obligaciones de Medellín. De aquí que con la mejor voluntad y siempre asistido del más vivo interés en favor de la Empresa del Tranvía, este Municipio por medio de su representante el H. Concejo, propusiera a la dicha Empresa, no en una sino en muchas ocasiones, la reforma del primitivo contrato en el sentido de que se le diera forma más adecuada y jurídica, especialmente para definir con exactitud los derechos y obligaciones de los contratantes, máxime cuando en fuerza del contrato de la citada escritura N° 2.464 es a Medellín a quien se le cargan las obligaciones más onerosas y sin que los derechos se ofrezcan con claridad.

26.—La Empresa del Tranvía no sólo no se ha prestado a ningún arreglo, sino que ha tomado en serio la leyenda forjada sobre que el H. Con-

sejo Municipal es su enemigo y quiere a todo trance su fracaso.

27.—Es ineludible deber de los representantes del Municipio velar por sus intereses; y como quiera que se ha estimado y se estima que el contrato de la citada escritura no se inspiró en la equidad ni en la justicia, y que dejó a Medellín colocado en situación más que precaria por lo inconveniente, y ya que todo propósito de arreglo ha de descartarse porque la Empresa del Tranvía sistemáticamente se opone a él, no queda al Municipio otro camino que el de ocurrir al Poder Judicial para ver de que las cosas vuelvan al estado que corresponde jurídicamente.

28.—No es de ayer que a Medellín se le burla en lo que hace a restitución de ciento sesenta y cuatro mil pesos que gastó para llevar la obra hasta “La Sierra”, porque desde el mes de diciembre de 1925 el Administrador General del Tranvía en nota dirigida al H. Consejo Municipal, ya al hacer el recuento de los fondos *sobrantes* de la Empresa incluye la “partida de ciento sesenta y cuatro mil pesos para devolverle a Medellín, valor del aporte con que dicho Municipio contribuyó”.

29.—La parte demandada, se repite, no ha cumplido con las obligaciones que le impone el contrato de la citada escritura N° 2464.

En virtud de los hechos enumerados, yo, Agapito Betancur, mayor de edad, vecino de este Distrito, en mi carácter de Personero Municipal de este Distrito, demando en nombre del Municipio de Medellín a la Empresa denominada Tranvía de Oriente, constituida por la escritura N° 2464, de 18 de noviembre de 1924, de la Notaría 1ª de este Circuito, representada por su Gerente doctor Antonio Mauro Giraldo, mayor de edad y vecino de este Distrito, para que en juicio ordinario en el cual se le cite y oiga, se declare por sentencia definitiva lo siguiente:

PRIMERO.—Que está resuelto, o que debe resolverse, el contrato consignado en la escritura pública N° 2464, de 18 de noviembre de 1924, de la Notaría 1ª de este Circuito.

SEGUNDO.—Que la dicha Empresa se halla en la obligación de indemnizar al Municipio de Medellín los perjuicios provenientes de la infracción del expresado contrato, comprendiéndose en ellos el daño emergente y el lucro cesante: Perjuicios que se estiman en más de doscientos mil pesos oro, y que en todo caso serán los que se fijen por peritos dentro de este mismo juicio.

TERCERO.—Que como consecuencia de la resolución de dicho contrato, las cosas deben volver al estado que tenían antes de la celebración de él con las prestaciones mutuas a que hubiere lugar.

Subsidiariamente:

CUARTO.—Que en todo caso la Empresa del Tranvía a Oriente está en la obligación de pagar al Municipio de Medellín, dentro del término legal o el que Ud. señale, la cantidad de ciento sesenta y cuatro mil pesos oro colombiano, y sus intereses vencidos y que venzan hasta la completa solución de la deuda, a la rata del quince por ciento anual; suma prestada por el Municipio de Medellín para emprender la construcción de la obra, la cual fue llevada hasta el kilómetro 17, en el paraje de “La Sierra”.

QUINTO.—Que las costas de la litis son de cargo de la Empresa demandada, si diere lugar a su adelantamiento.

La causa para incoar la demanda procede de que habiendo cumplido el Municipio de Medellín con las obligaciones que le impone el contrato de la escritura 2464, la parte de la Empresa del Tranvía de Oriente no ha cumplido con las que le corresponden, ni tampoco con la de pagar los ciento sesenta y cuatro mil pesos oro y sus in-

tereses, que dió en préstamo Medellín para emprender la construcción de la obra.

El derecho lo apoyan las disposiciones de los Arts. 1546, 1602, 1603 y 1613 del Código Civil, y las demás concordantes que oportunamente serán citadas.

Por lo que se ha expuesto, la cuantía de la demanda la estimo en más de doscientos mil pesos oro.

Acompaño copia de la escritura N° 2464, de la diligencia de posesión del destino de Personero que ejerzo, de la orden del H. Consejo Municipal para instaurar este juicio, de la autorización de la Gobernación para promover esta acción, y del nombramiento y posesión del Gerente del Tranvía a Oriente.

Los documentos que han de servirme para el juicio se encuentran en las oficinas del H. Consejo y Personería de este Municipio, de la Asamblea General de Accionistas y de la Junta Directiva del Tranvía de Oriente.

Señor Juez.

Medellín, junio 22 de 1927.

AGAPITO BETANCUR."

**SALA DE PATRIMONIO
DOCUMENTAL**
Centro Cultural Biblioteca
Luis Echavarría Villegas

BIBLIOTECA
Universidad EAFIT



100144636

FAES

