

Véase al final

Y

2703

1926

REPÚBLICA DE COLOMBIA.—DEPTO. DEL MAGDALENA.

INFORME
sobre el Ferrocarril de Santa Marta rendido a la H. Asamblea, en relacion con la Sentencia de la Corte Suprema de Justicia.

—:0:—

COMISION INFORMANTE:
HH. DD.
Gabriel Vides Jimenez
Godofredo Escobar P.
R. M. Barrios.

(EDICION OFICIAL)

—1926—

Editorial LA PRENSA.—Santa Marta.

112703
1926

R



ASAMBLEA DEPARTAMENTAL DEL MAGDALENA

El informe siguiente fue leído en la sesión del día 21 del presente mes y la proposición con que él termina fue aprobada por unánimidad.

Abril de 1926.

El Secretario de la Asamblea,

OSCAR S. BARRDS.

Honorables Diputados :

En cumplimiento de la comisión que os dignasteis confiarnos, en relación con el negocio del Ferrocarril de Santa Marta, tenemos el honor de rendir a continuación, el informe del caso. No es este informe todo lo detallado que nosotros hubieramos deseado que él hubiera sido, debido a que por una parte el asunto de que tratamos es asaz complejo y de mucha miga, y segundo porque como vosotros comprendereis, el tiempo relativamente pequeño para el trabajo, no daba ocasión ni podía darla para hacer un luminoso estudio. Empero, tened presente, honorables colegas, que la concisión es muchas veces el mejor elogio de un escrito y que la claridad suple con creces los detalles innecesarios y exagerados del estilo.

Según nuestras leyes, los departamentos, por medio de sus entidades representativas, pueden celebrar contratos para la construcción de los ferrocarriles que hayan de cruzar sus territorios, llenando, naturalmente los requisitos de rigor para tales fines.

Una autorización parecida regía cuando en el año de 1881, el entonces Estado Soberano del Magdalena, celebró un contrato con los señores Roberto A. Joy y Manuel Julián de Mier, "para la construcción y explotación de un ferrocarril desde la ciudad de Santa Marta hasta la laguna del Cerro de San Antonio u otro lugar próximo a la ribera oriental del Magdalena."

Este contrato, en algunas de sus cláusulas, fué objetado por el Ejecutivo Nacional, pero de todos modos el pacto se consideró desde un principio como tripartito, por estar interesados en él, la Nación, el departamento del Magdalena y la compañía constructora.

Mas tarde, ya existiendo la actual Constitución Nacional, se celebró un nuevo contrato, entre el departamento y los mismos señores Joy y de Mier, pero según este nuevo pacto ya el punto terminal de la línea férrea no era el Cerro de San Antonio sino la población de El Panco. Este contrato también fue modificado por la ley 51 de 1887, pero se observa que allí se estima al departamento como parte interesada en el asunto.

En el año de 1890, el derecho de los señores Joy y de Mier, fue traspasado a The Santa Marta Railway Company Limited, así como también las obligaciones correlativas a tales derechos.

Después de tal cesión de derechos, se dió el caso de que en los años de 1890, 93 y 97, se celebraron varios contratos entre la nueva empresa y el Gobierno Nacional, pero con prescindencia absoluta del Magdalena, lo cual trajo una situación irregular, pues el Consejo de Estado, cuerpo consultivo del Gobierno, declaró que sin haber intervenido el departamento aquellos pactos eran ilegales y estaban viciados de nulidad, como expresamente lo declaró la ley 61 de 1903.

En el año de 1901, el Gobierno Nacional y The Santa Marta Railway Company Limited, celebraron otro nuevo convenio, pero al igual de los anteriormente celebrados en él tampoco se tuvo en cuenta al departamento, por lo tanto al discutirse la ley que aprobaba aquel contrato hubo de introducirse expresamente, esta cláusula: "Este contrato en cuanto se refiere a los derechos del Magdalena, como parte contratante, necesita para su validez del consentimiento de aquella entidad, manifestado en forma legal por la respectiva Asamblea." Así dice la cláusula de que hacemos mención, y a pesar de ser ella de una importancia capital en este negociado, sólo vino a ser en el año de 1911, cuando la Asamblea por medio de la Ordenanza número 3 de ese año, le impartió su aprobación al nuevo contrato,

Después de esta época, surgió entre la Compañía y el Gobierno Nacional, una pugna de intereses que trajo como consecuencia la tirantez de relaciones. Por la cuestión de si la Compañía estaba en mora, el Gobierno le negó una faja de terreno que aquella exigía y al reclamarse de esta providencia, se confirmó la negativa por Resolución de 17 de febrero de 1914.

Planteada la cuestión en esta forma, el doctor Esteban Jaramillo en su carácter de Ministro de Obras Públicas, profirió la célebre Resolución de 11 de octubre por la cual declaró caducado el privilegio para la construcción del ferrocarril de Santa Marta. La Compañía, naturalmente, ante la actitud abiertamente franca del Ministro Jaramillo, pidió revocatoria de la providencia, pero como no le fue concedida, entabló demanda civil ordinaria contra la Nación, por medio de su Gerente, el día 20 de febrero del año siguiente, demanda a que puso término la sentencia de la Sala de Negocios Generales de la Corte Suprema de Justicia, de fecha 30 de noviembre de 1925.

En el juicio a que hemos hecho referencia, pudiéramos decir que la materia fue agotada. Hay que tener presente las circunstancias especiales del enorme negociado; la calidad de las partes que en aquel litigio se enfrentaron; la calidad de los abogados que ventilaron el asunto; y el Tribunal, el mas alto dentro del Poder Judicial, que estudió el pleito y profirió el fallo, fallo que era esperado con verdadera ansiedad por todos los colombianos.

Hemos tenido a la vista casi todos los folletos, algunos de ellos de volumen considerable, que se han publicado sobre el tan debatido y tan poco conocido tema del ferrocarril de Santa Marta, principalmente los alegatos de los abogados de la Compañía y el alegato del doctor Esteban Jaramillo, apoderado de la Nación, y creemos sinceramente hablando, que la Corte Suprema de Justicia tuvo que estudiar, consultar y reflexionar mucho, para poder proferir el justo fallo en la mayor parte favorable a la República.

El departamento del Magdalena, por medio de su apoderado especial, doctor Rodolfo Danies, cedió sus derechos en la empresa del ferrocarril de Santa Marta, por medio del contrato de 26 de septiembre de 1917, que luego fue elevado a escritura pública número 539 de 5 de junio de 1918, otorgada en la Notaría 4ª de Bogotá.

Como este asunto de la cesión de los derechos del Departamento hechos a la Nación, es de primordial importancia, creemos oportuno insertar aquí las consideraciones de la Corte, en tal negocio:

"Si se lee con atención la escritura pública número 539 de fecha 5 de Junio de 1918, por la cual se elevó a instrumento público la cesión de que se viene haciendo mérito, se verá que la intención de las partes que intervinieron en dicho contrato fué la de que todos los derechos que el Departamento del Magdalena tuviera en la empresa del Ferrocarril de

Santa Marta, de conformidad con los contratos que a la sazón regían sobre dicha obra, quedarán en cabeza de la Nación y muy especialmente aquellos derechos que fueran necesarios para que ésta última, al comprar a la Compañía el usufructo de la empresa, pudiera adquirir el pleno dominio del ferrocarril como aparece del contexto de varias cláusulas de aquella escritura y particularmente de la octava que dice: "Las partes contratantes convienen en que si por alguna circunstancia debidamente comprobada no pudiere la Nación adquirir el dominio de la empresa, el Departamento recuperará los derechos que por este contrato ha cedido a la Nación." De consiguiente si algún derecho hubiera tenido el Departamento a la fecha de la cesión de la nuda propiedad del ferrocarril, tal derecho habría quedado comprendido en la cesión conforme a la intención manifiesta tanto del cedente como del cesionario, por cuanto tal derecho le habría sido necesario a la Nación para poder adquirir el pleno dominio del ferrocarril, y por lo mismo no puede alegarse que de parte de la Nación no hubiera mediado aceptación de dicho traspaso. Este concepto se robustece si se traen a la vista las cláusulas 1ª y 3ª de la escritura de cesión. Son ellas del tenor siguiente:

"Art. I. Rodolfo Danies en su carácter de apoderado del Departamento del Magdalena, cede a la Nación y en nombre de ella al Gobierno Nacional, el derecho preferencial de comprar la empresa del ferrocarril de Santa Marta, los que otorgan al Departamento la cláusula 16 del contrato aprobado por la Ley 53 de 1881, el parágrafo del artículo 2º de la Ley 61 de 1903 y los demás que le confieren los artículos 4 y 12 de la misma Ley 61 de 1903, así como también todos los derechos que tiene el Departamento en la empresa del ferrocarril de Santa Marta, de conformidad con los contratos vigentes con la Compañía concesionaria del citado ferrocarril."

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

"Si conforme a las primeras de estas cláusulas el departamento cedió a la Nación cualquiera derecho que tuviera en la empresa del ferrocarril, y si el Gobierno Nacional le reconoció al Magdalena a cambio y en pago de esa cesión, el cincuenta por ciento de las utilidades líquidas de la empresa del ferrocarril, es indudable que el Gobierno aceptó la cesión de todos los derechos que tuviera el departamento en la mencionada

empresa, sin excluir el de la nuda propiedad en caso de que el departamento fuera dueño de él en todo o en parte, y si no se hizo mención especial de tal derecho no fue porque hubiera ánimo de excluirlo de la cesión, sino porque el departamento, ni la Nación consideraron que la nuda propiedad del ferrocarril le pertenecía a la primera de estas entidades.

“Cierto es que en la cláusula 2ª del contrato que se considera, el señor Ministro de Obras Públicas, quien intervino en tal negocio en nombre del Gobierno, solamente aceptó de modo expreso la cesión del derecho preferencial que tenía el Departamento de comprar la empresa del ferrocarril. Esto quiere decir tan solo que el fin primordial que perseguía el Gobierno con la cesión era el ponerse en capacidad de comprar la empresa y adquirir por ese medio el dominio pleno de la obra, por lo cual en la cláusula que se examina solamente se aceptó de modo expreso la cesión del derecho que tenía el Departamento de efectuar preferentemente esa compra. Más de allí no se deduce ni puede deducirse en sana lógica que la cesión de los demás derechos que tuviera el Departamento en la citada empresa no hubiera sido consentida por la Nación, pues ya se ha visto que en otras cláusulas del contrato quedó aceptada en su totalidad la cesión hecha por el Departamento a la Nación.

“La circunstancia de aparecer de la misma escritura de traspaso que la Nación aceptó en todas sus partes la cesión de que se viene tratando, hace innecesario el estudio del punto relativo a si la simple aceptación de una cesión en la cual se comprenda algún derecho sobre inmuebles, requiere precisamente para su validez que sea hecha por escritura pública, o si puede efectuarse por medio de una resolución ministerial, la cual reviste el carácter de instrumento público.

“A más de lo dicho, debe tenerse en cuenta que conforme a la modificación introducida por el Poder Ejecutivo Nacional a la cláusula 15ª del contrato de 1881, en caso de que el Gobierno del Magdalena no hiciera uso de la facultad de comprar el ferrocarril en las condiciones que en dicha cláusula se fijaron, tal facultad se hacía extensiva al Gobierno Nacional, pudiendo en consecuencia adquirir éste la propiedad del ferrocarril en las mismas épocas y en los mismos términos que aquél. Esta estipulación hace que para que la Nación pudiera ejercitar el derecho preferente a la adquisición del ferrocarril no fuera menester que el Departamento del Magdalena le cediera en forma legal el expresado derecho, sino que bastaba que manifestara su determinación de no hacer uso de tal facultad, y esa determinación aparece de manifiesto en la escritura número

569 de 5 de Junio de 1918, en que se hizo constar la cesión por el Departamento a la Nación de todos los derechos que aquél tenía en la empresa del ferrocarril.

"No aparecen, pues, fundados los cargos que se examinan ni los contenidos en los ordinales 10, 11 y 12 de la parte petitoria, por ser ellos una consecuencia de la declaración pedida en el ordinal noveno. Mas argulle la Compañía que tratándose de un convenio que impone obligaciones al Departamento, no puede tener cabida la cesión de los derechos a que este corresponden, porque ellos son correlativos de las obligaciones, las cuales no son cesibles. Esta objeción no cuadra al caso que aquí se contempla, por cuanto en el año de 1917, en que tuvo lugar la cesión de que se trata, no tenía el Departamento obligación alguna a favor de la Compañía, puesto que ninguna se le asignó en el contrato de 1901, que modificó los anteriores, y porque estando ya en aquel año la Compañía constituida en mora de cumplir su compromiso, ningunas obligaciones podía tener a la sazón el Departamento para con aquella".....

De los interesantes apartes que dejamos transcritos se viene al conocimiento de que la cesión de derechos llevada a cabo por el Departamento en favor de la República, fué no sólo legal sino que se verificó con todos los requisitos que el derecho civil reclama para tales casos.

También palpablemente se ve allí que aunque cedidos aquellos derechos, nuestro Departamento, en cambio, queda como dueño "del 50 por 100 de las utilidades líquidas de la empresa del ferrocarril, desde la fecha en que la Nación éntre en posesión de dicha empresa." Esto es en resúmenes cuentas a lo que tiene derecho el Departamento según la sentencia, pues en el punto segundo de la parte resolutive del proveído en referencia, la Corte niega al Departamento el derecho de nudo propietario, cuando expresamente dice: "Tampoco hay mérito para hacer la declaración referente a que la nuda propiedad del ferrocarril de Santa Marta pertenece al Departamento del Magdalena".

Por lo tanto, somos de concepto, y esta es nuestra humilde opinión salvo lo que resuelva esa H. Asamblea, que el Departamento como parte interesada en negocio de tanta monta, debe, por los medios que se creyeren más benéficos y rápidos, emprender sin tardanza las gestiones del caso, con el objeto de obtener que sus derechos sean respetados y atendidos con la seguridad que el asunto reclama.

En tal virtud, desconocido por la Corte el derecho del Magdalena, como nudo propietario del ferrocarril de Santa Marta; asegurados sus intereses, según la misma sentencia, con un 50 por 100 del producto líquido de la empresa desde que la Nación éntre en posesión del valioso inmueble amparado en lo que le corresponde por medio de una escritura pública y por la palabra oficial del Alto Gobierno que en ningún caso puede ir contra los intereses seccionales porque el progreso y grandeza de la República está en razón directa con el desarrollo efectivo de los Departamentos, creemos del caso recomendar a esa H. Corporación que se solidarice con la República en todas las actuaciones que tenga que emprender para asegurar lo que le corresponde; que de manera expresa manifieste su anhelo

porque la sentencia de 30 de Noviembre del año pasado se cumpla en todas sus partes, y que en ningún caso, por decoro y por respeto, irá contra los intereses nacionales.

En consecuencia, terminado como creemos la comisión que se nos confió, suplicamos a esa H. Corporación, apruebe por unanimidad el siguiente proyecto de Resolución:

"La Asamblea del Departamento del Magdalena, después de estudiar debidamente la sentencia de la Corte Suprema de Justicia de 30 de Noviembre del año pasado que puso término al litigio sobre el ferrocarril de Santa Marta, manifiesta su complacencia por la providencia judicial mencionada, se solidariza con la República para que se lleve a cabo el cumplimiento de la sentencia y declara de manera perentoria que por ningún motivo, aunque se le desconozcan sus legítimos intereses, irá aliada contra la Nación, a entidades extrañas a los intereses de la Patria.

Copia de esta Resolución será transmitida al señor Presidente de la República, al señor Presidente de la Corte Suprema de Justicia, a todas las Asambleas y Gobernaciones del país, a la Prensa de la capital de la República y de las capitales de los Departamentos y fijada en carteles murales para conocimiento del público".

Santa Marta, Abril 19 de 1926.

Honorables Diputados:

Vuestra Comisión,

**Gabriel Vides Jimenez, Godofredo Escobar P., R.
M. Barrios.**

PROPOSICIÓN

aprobada unánimemente el día 23 de abril de 1926

Los informantes en el asunto del Ferrocarril de Santa Marta, dejan constancia de que la proposición con que termina tal informe fue acordada de antemano con el H. D. General FLORENTINO MANJARRES, Presidente de la Asamblea, quien había formado parte de la Comisión y quien autorizó ampliamente a los miembros de la misma para que dejaran constancia de su voto afirmativo en tal proposición, como lo hicieron los informantes delante de la Asamblea al discutirse la proposición de que se habla.

El Secretario de la Asamblea,

Oscar S. Barros.

UNIVERSIDAD
EAFIT®

Sala de Patrimonio Documental

BIBLIOTECA
Universidad EAFIT



100058380

FAES

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

UNIVERSIDAD

EAFFIT®

Sala de Patrimonio Documental

UNIVERSIDAD

CAJAMARCA

Sala de Patrimonio Documental