

Y
0710
1911
EJ.1

**PLEITO DE LA COMPAÑIA
DEL FERROCARRIL DEL
SUR CONTRA LA NACION**

1911

IRIARTE & CORTES

PLEITO

DE LA

Compañía del Ferrocarril del Sur
contra la Nación

sobre nulidad del contrato de venta
del Ferrocarril.


Abril de 1911

BOGOTA

Imprenta de "La Luz"

Carrera 7.ª, número 590

INTRODUCCION

Una Asamblea de Accionistas de la *Compañía del Ferrocarril del Sur*, Asamblea irregularmente constituida, autorizó al Gerente de la misma Compañía, en sesión del 10 de Abril de 1905, para vender al Gobierno Nacional el *Ferrocarril del Sur* por la suma de \$ 30.000,000 en moneda corriente, es decir, en billetes de curso forzoso, con pacto de retroventa por el mismo precio. No autorizó la venta á plazo ni el pacto de retroventa por precio distinto de aquél.

Aparecía entonces como Gerente de la Compañía el doctor Enrique Morales R., pero este señor no hizo gestión alguna para la venta del Ferrocarril. Antes bien, esquivó su ingerencia en la negociación. Fue el doctor Guillermo Torres quien se entendió con el Gobierno y arregló todos los detalles del contrato. Quizás el doctor Morales no creía conveniente la enajenación del Ferrocarril. Por eso, cuando se trató de firmar la escritura de venta, el doctor Morales se denegó á suscribirla.

Por la denegación del doctor Morales, el doctor Torres asumió *de facto* la Gerencia de la Compañía y firmó tal escritura.

Copia Roberto Lois Jaromillo nov/07

Cree la Compañía que el contrato no es legal porque ni el doctor Torres era Gerente ni, concediendo que lo fuera, lo celebró con sujeción á las autorizaciones conferidas por la Asamblea de Accionistas.

Además: el Gobierno no ha pagado el precio del Ferrocarril, y si se ha de dar crédito á lo que se afirma en el alegato del apoderado de *The Colombian Southern Railway Company Limited* de que se inserta parte en el que se verá en seguida, el contrato ajustado entre el Gobierno y el doctor Torres fue apenas *aparente*: por tal alegato se comprende que no hubo por la una parte intención de vender el Ferrocarril, ni por la otra, intención de comprarlo, y que el tal contrato se celebró únicamente con el fin de disfrazar un apoyo que el Gobierno prestaba al doctor Torres para que saliera de una mala situación pecuniaria.

Por todo esto y por otros muchos motivos que se exponen en los alegatos que aquí se dan á la luz pública, la Compañía del Ferrocarril ha demandado la nulidad ó la resolución del contrato en referencia. A la Corte Suprema corresponde dictar el fallo respectivo, y se espera, como es natural, que impartirá justicia.

Bogotá, Abril de 1911.

Señores Magistrados de la Corte Suprema de Justicia :

La *Compañía del Ferrocarril del Sur* promovió pleito contra la Nación para que se declare rescindido el contrato de compraventa del Ferrocarril del Sur, celebrado entre el doctor Guillermo Torres, diciéndose éste Gerente de la citada Compañía, y el señor Ministro de Obras Públicas el 21 de Abril de 1905, conforme á escritura pública otorgada en aquella fecha y por ante el Notario 5.º del Circuito de Bogotá, bajo el número 772; y para que, en caso de que no se decrete la rescisión, se declare resuelto dicho contrato por falta de pago del precio de la cosa vendida.

El señor Procurador General de la Nación, que representa á ésta en el pleito, negó el derecho de la Compañía para demandar y la existencia de algunos de los hechos en que la demanda se apoya. Además, opuso la excepción de prescripción de la acción rescisoria. Por ello, antes de hablar sobre lo principal del pleito me ocuparé de la

Excepción de prescripción.

Funda el señor Procurador esta excepción en que «transcurrieron más de cuatro años desde que se celebró el contrato hasta que se me notificó —dice— la demanda».

El contrato cuya rescisión se ha pedido está afectado de nulidad relativa y por eso se pidió su rescisión. Ese contrato se celebró, repito, el 21 de Abril de 1905, y la demanda de rescisión se notificó al señor Procurador el 30 de Agosto de 1909, es decir, cuatro años, cuatro meses y nueve días después de celebrado el contrato. Es evidente, pues, que transcurrieron más de cuatro años desde que se celebró el contrato hasta cuando se notificó la demanda; pero este lapso no ha extinguido por prescripción el derecho que tiene la Compañía para alegar la nulidad mencionada y, por consiguiente, para pedir la rescisión del contrato: el lapso necesario para esta prescripción es el de ocho años.

El inciso segundo del artículo 1745 del Código Civil dice:

“Las corporaciones de derecho público y las personas jurídicas son asimiladas en cuanto á la nulidad de sus actos ó contratos á las personas que están bajo tutela ó curaduría”.

El inciso tercero del artículo 1750 del Código Civil dice:

“A las personas jurídicas que por asimilación á los menores tengan derecho para pedir la declaración de nulidad, se les duplicará el cuatrienio y se contará desde la fecha del contrato”.

Esto lo dice aquel inciso del artículo 1750 después de haber establecido el mismo artículo en su primer inciso que «el plazo para pedir la rescisión durará cuatro años».

Y el segundo inciso del artículo 2079 del mismo Código dice:

“La sociedad forma una persona jurídica distinta de los socios individualmente considerados”.

Una persona jurídica—*la Compañía del Ferrocarril del Sur*—demanda la rescisión del contrato mencionado, celebrado por ella y afectado de nulidad relativa. Es, pues, claro que, conforme á las disposiciones copiadas, esa Compañía tiene para alegar la nulidad y pedir la rescisión, un plazo de ocho años contados desde la celebración del mismo contrato; no de cuatro años solamente, como sostiene el señor Procurador General.

El señor Procurador cuenta el tiempo de la prescripción desde la fecha del contrato; luego el señor Procurador reconoce que se trata de pleito iniciado por una persona *jurídica*, porque sólo cuando se trata de contratos celebrados por esta clase de personas, ó por menores de edad en ciertas circunstancias, ó cuando se alega error ó dolo se cuenta el

tiempo de la prescripción desde la celebración del contrato. Sólo en los casos en que la nulidad proviene de violencia ó de incapacidad legal es de cuatro años el tiempo de la prescripción, y estos cuatro años se cuentan en esos casos, conforme al artículo 1750 del Código Civil, *desde el día en que la violencia ha cesado.*

Luego no alegándose en este pleito, como no se alega, error ni dolo, ni siendo demandante un menor de edad, el señor Procurador, al contar el tiempo de la prescripción desde la fecha del contrato, reconoce que se trata de acción rescisoria ejercitada por una persona jurídica, caso en el cual el tiempo necesario para la prescripción es de ocho años, conforme al tercer inciso del artículo 1750 del Código Civil.

Siendo persona jurídica la *Compañía del Ferrocarril del Sur*; teniendo las personas jurídicas un lapso de ocho años, contados desde la celebración del respectivo contrato, para pedir la rescisión de él cuando está afectado de nulidad relativa, y habiéndose celebrado el 21 de Abril de 1905 el contrato de cuya rescisión se trata en este pleito, es claro que no está prescrita la acción ejercitada por la Compañía demandante, pues la demanda se propuso el 14 de Agosto de 1909 y se notificó al señor Procurador el 30 del mismo mes, es decir, dentro del término legal.

Es, por tanto, infundada la excepción de prescripción propuesta por el señor Procurador.

Nulidad del contrato.

Con el fin de simplificar el debate supongo que, como sostiene el señor Procurador, no obligan «á terceros las disposiciones adoptadas por una Compañía para su régimen interno ó para su administración privada, tales como el número de acciones que deban estar representadas para que haya *quorum* en la Asamblea General de Accionistas, el número de votos que á cada acción correspondan ó el número de acciones que se requieran para cada voto, el número de votos que se necesiten para que en una votación haya mayoría absoluta ó relativa, ó para acordar la celebración de un negocio que interese y obligue á la sociedad, el modo de convocación de los socios á asamblea general, el de comprobar éstos su calidad de accionistas, etc., etc.»

Con el mismo fin supongo también que, como lo afirma el señor Procurador, al tercero «le basta cerciorarse de la capacidad de la Compañía y de la capacidad de su representante, esto es, de que el negocio que va á celebrar está dentro del giro ordinario de los negocios sociales y de que aquella persona natural con quien se entiende lleva la representación externa ó aparente de la Compañía.» Supongo esto, y supongo más: supongo que la Asamblea General de Accionistas que autorizó la venta del Ferrocarril al Gobierno se reunió observando todos los requisitos y con el *quorum* necesarios, y que el doctor Guillermo Torres era el 21 de Abril de 1905,

fecha del contrato, Gerente de la Compañía dueña del Ferrocarril, y mediante estas suposiciones me coloco en el mismo punto de vista del señor Procurador.

En la escritura que contiene el contrato consta que el doctor Torres vendió el Ferrocarril en virtud de la autorización dada por la Asamblea General de Accionistas de la Compañía en estos términos:

“Autorízase al Gerente de la Compañía del Ferrocarril del Sur para que venda dicho Ferrocarril al Gobierno Nacional, bajo las siguientes condiciones: 1.ª Que el precio no sea menor de treinta millones de pesos (\$ 30.000,000) en moneda corriente; y 2.ª Que la venta se haga con pacto de retroventa, quedando plenamente establecido el derecho para que la Compañía vuelva á comprar el Ferrocarril por el mismo precio de venta, dentro de un año subsiguiente á la fecha del respectivo contrato de venta...”

La Compañía autorizó, pues, al Gerente para vender el Ferrocarril al Gobierno con dos condiciones, de las cuales era la primera que el precio de venta no fuera menor de treinta millones de pesos en moneda corriente.

Ahora bien: el Gerente de la Compañía, en ejercicio de este mandato, vendió al Gobierno no sólo el Ferrocarril sino también «los créditos que tiene la Compañía á su favor, de los cuales los principales son: uno á cargo del Departamento de Cundinamarca por el valor de las zonas de terreno que el Departamento estaba obligado á entregar á la Com-

pañía para la obra; el crédito contra la Nación por el monto de la subvención que corresponde á la Empresa según el contrato de doce de Julio de mil ochocientos noventa y cinco, por el trayecto de línea férrea construída entre el punto de *Pensilvania* y la Estación del Ferrocarril de esta ciudad; el crédito por dos millones de pesos de capital á favor de la Compañía y á cargo del señor Guillermo Torres, que vence el día diez y ocho de Diciembre próximo y consta en documento.»

La cláusula quinta de la citada escritura dice:

“Que la Compañía vende todas estas cosas por treinta millones de pesos (§ 30.000,000) en moneda legal y corriente, así: diez millones de pesos que el comprador debe pagarle el primero de noviembre de mil novecientos cinco; cinco millones el primero de diciembre de mil novecientos cinco; diez millones de pesos el primero de enero de mil novecientos seis, y los cinco millones de pesos restantes el primero de febrero del mismo año de mil novecientos seis”.

Se ve, pues, que el Gerente, autorizado para vender el Ferrocarril, *sólo el Ferrocarril*, por treinta millones de pesos, lo vendió por menos de esta cantidad, pues ella fue el precio, conforme al contrato, no del Ferrocarril *sino de todas las cosas vendidas*, es decir, el Ferrocarril y créditos activos mencionados en la escritura de venta, uno de los cuales no más ascendía á dos millones de pesos de capital. De los treinta millones de pesos *precio de todas las cosas*

vendidas, hay que deducir el valor de dichos créditos, y hecha la deducción, cualquiera que sea aquel valor, resulta que el precio del Ferrocarril fue menor de treinta millones de pesos, que fue la cantidad por la cual la Asamblea General de Accionistas de la Compañía autorizó la venta de sólo el Ferrocarril.

Y si además del precio de los créditos cedidos al vender el Ferrocarril, se tiene en cuenta que el Gerente se obligó por la cláusula décima de la escritura de venta, á cancelar el crédito hipotecario constituido sobre el Ferrocarril y á favor de la Compañía de Energía Eléctrica de Bogotá, y que por la cláusula novena obligó «á la Compañía á terminar el trayecto de ferrocarril comprendido entre el punto de *Pensilvania* y la Estación del mismo en esta ciudad de manera que dicho trayecto quede completamente concluído y dado al servicio público dentro de tres meses contados desde hoy» (es decir, desde el 21 de Abril de 1905, fecha del contrato); si se tiene en cuenta todo esto, repito, se ve que el precio del Ferrocarril fue tanto menor de treinta millones de pesos cuanto valieran el crédito que la Compañía debía cancelar y la obra que debía construir.

El Gerente, autorizado para vender el Ferrocarril por un precio no menor de treinta millones de pesos, vendió el Ferrocarril por menos de esta cantidad. Y no sólo vendió el Ferrocarril por menos del precio en que podía venderlo, sino concedió plazos para el pago del precio, sin autorización de la en-

tividad mandante y sin que la ley lo autorizara para concederlos.

La Compañía confirió poder al Gerente para vender el Ferrocarril bajo ciertas condiciones. En la facultad para vender quedó comprendida la de recibir el precio, pero no la de conceder plazos para el pago de éste. «El mandatario se ceñirá rigurosamente á los términos del mandato, fuera de los casos en que las leyes lo autoricen á obrar de otro modo», dice el artículo 2157 del Código Civil. Entre las facultades que, conforme al artículo 2158 del Código Civil, se confieren naturalmente por el mandato al mandatario no está la de otorgar plazo cuando se le autoriza para vender. Otorgar plazo para el pago del precio de la cosa vendida cuando el mandante no ha conferido facultad para ello, es acto que sale de los límites del mandato y para el cual se requiere poder especial, según el segundo inciso del artículo que acabo de citar.

La segunda de las condiciones bajo las cuales se autorizó al Gerente para vender el Ferrocarril fue que la venta se hiciera «con pacto de retroventa, quedando plenamente establecido el derecho para que la Compañía vuelva á comprar el Ferrocarril por el mismo precio de venta, dentro de un año subsiguiente á la fecha del respectivo contrato de venta».

En la cláusula undécima de la escritura de venta del Ferrocarril se pactó retroventa de éste dentro del año subsiguiente al contrato, pero «pagando al

Gobierno como precio de ellos (los bienes vendidos) la cantidad de trescientos mil dollars». El precio de la venta fue, según la escritura, treinta millones de pesos en moneda corriente, es decir, en papel moneda, y el convenido para la retroventa fue de «trescientos mil dollars,» esto es, mucho más de treinta millones de pesos en moneda corriente.

Resulta, pues, que en la misma escritura pública en que consta el contrato de compraventa del Ferrocarril celebrado entre el Gobierno y el doctor Guillermo Torres, diciéndose éste Gerente de la Compañía dueña del mismo Ferrocarril, aparece de manifiesto, de un modo evidente, que la venta no se hizo de conformidad con las autorizaciones conferidas por la Asamblea General de Accionistas de la misma Compañía: autorizado el Gerente para vender el Ferrocarril en ciertas condiciones, extralimitó el mandato por cuanto hizo la venta en condiciones diferentes á aquéllas. Y lo extralimitó á sabiendas y con beneplácito del comprador, puesto que en la misma escritura consta que, autorizado el Gerente para vender por una cantidad no menor de treinta millones de pesos en moneda corriente, vendió por menos, puesto que en esta cantidad está incluido el precio de unos créditos y el de una cosa futura, cual es un trayecto de Ferrocarril entre *Pensilvania* y la Estación de Bogotá; que autorizado para vender y, por consiguiente para recibir el precio, vendió á plazos; y que autorizado para estipular pacto de retroventa del Ferrocarril por el mismo precio de la venta, lo estipuló por un precio mucho mayor.

“Para que sea válida la tradición en que intervienen mandatarios ó representantes legales,—dice el artículo 744 del Código Civil— se requiere además que éstos obren dentro de los límites de su mandato ó de su representación legal”.

Luego cuando el mandatario extralimita su mandato, la tradición en que interviene no es válida. Lo que no es válido es nulo. El mandante sólo está obligado á cumplir «las obligaciones que á su nombre ha contraído el mandatario dentro de los límites del mandato».

La nulidad de la tradición en que intervienen mandatarios que no obran dentro de los límites de su mandato es relativa, porque el requisito de que el mandatario obre dentro de los límites de su mandato lo exige la ley no en consideración á la naturaleza de la tradición, sino á la calidad de mandatarios de quienes en ella intervienen; y porque la ley misma establece que esta nulidad es susceptible de ratificación expresa ó tácita.

* * *

Demostrado, como está con la misma escritura de compraventa del Ferrocarril que el Gerente de la Compañía dueña de aquél no obró conforme al mandato de la Asamblea General de Accionistas; que extralimitó ese mandato; queda demostrado que el contrato que esa escritura expresa está viciado de nulidad relativa, nulidad que, conforme al tercer

inciso del artículo 1741 del Código Civil, da derecho para pedir y obtener la rescisión del mismo contrato. La Corte Suprema de Justicia, en sentencia dictada el 28 de Febrero de 1896 (*Gaceta Judicial*, número 560) en el recurso de casación interpuesto contra la sentencia que decidió en segunda instancia el pleito promovido por Moisés Delgado contra Cupertino Ruiz B., ante el Juez 2.º del Circuito de Neiva, sobre restitución de una cantidad y de un inmueble, dijo:

“La nulidad que proviene de extralimitación del poder es, con efecto, puramente relativa, porque no hallándose comprendida en los incisos 1.º y 2.º del artículo 1741 del Código Civil, debe hallarse en el inciso 3.º; y porque, según el inciso del mencionado artículo 2186 del Código Civil, puede sanearse por la ratificación expresa ó tácita del mandante, al paso que la nulidad absoluta no puede, en ningún caso, sanearse por la ratificación de las partes, según así lo declara terminantemente el artículo 15 de la Ley 95 de 1890”.

Acción resolutoria.

En caso que no se declare rescindido el contrato de compraventa del Ferrocarril, se le debe declarar resuelto por no haber cumplido el comprador la obligación de pagar el precio.

“La principal obligación del comprador — dice el artículo 1928 del Código Civil — es la de pagar el precio convenido”.

Y el primer inciso del artículo 1929 del mismo Código dice así:

“El precio deberá pagarse en el lugar y el tiempo estipulados, ó en el lugar y el tiempo de la entrega, no habiendo estipulación en contrario”.

En el contrato de 21 de Abril de 1905 se estipuló que los treinta millones de pesos en moneda corriente, precio de las cosas vendidas, se pagarían á plazos que vencían, respectivamente, el 1.º de Noviembre y el 1.º de Diciembre de 1905, y el 1.º de Enero y el 1.º de Febrero de 1906.

Entre los documentos que el señor Procurador General de la Nación acompañó á la contestación de la demanda y con los cuales se propone demostrar que el Gobierno pagó el precio del Ferrocarril, se halla á la página 58 del cuaderno 1.º de los autos el que paso á copiar:

“Número 257—República de Colombia—Tesorería General—Contabilidad—Bogotá, 24 de Agosto de 1910.

Señor Procurador General de la República—Presente.

En cumplimiento á lo solicitado por usted, tengo el honor de insertar á continuación copia de los siguientes documentos relacionados con el asunto del Ferrocarril del Sur, tomamos de los copiadore de comunicaciones:

Número 2,028—24 de Abril (1905).

Ministro de Obras Públicas—Presente.

Se han recibido en este Despacho el atento oficio de ese Ministerio, fechado el 22 de los corrientes, número 110 de la Sección 3.^a y la Carta de Aviso número 32 que anuncia el giro de \$ 300,000 oro á favor de la Empresa del Ferrocarril del Sur.

El detenido estudio que he hecho sobre los documentos expresados, me permite hacer las siguientes observaciones:

1.^a El contrato de compraventa del Ferrocarril del Sur, á que alude la escritura pública número 772 del 21 del presente mes otorgada ante el Notario 5.^o de este Circuito no aparece ajustado á lo que ordena el artículo 970 del Código Fiscal, porque no consta que el Ferrocarril haya sido avaluado por peritos designados por el Gobierno, con intervención del Procurador General de la Nación.

2.^a No aparece la negociación aprobada por el Poder Ejecutivo, ni la prueba del asentimiento del Consejo de Ministros, según lo ordena el artículo 88 de la Ley 149 de 1888, condiciones esenciales para la validez del contrato.

3.^a Tampoco aparece comprobada la personería jurídica de la Compañía Concesionaria del Ferrocarril, mediante declaratoria hecha por el Poder Ejecutivo.

4.^a Aun en el supuesto de estar perfeccionado el contrato referido, no puede este Despacho hacer pago alguno mientras subsista la condición del plazo estipulado, el cual implica la expedición de tantas órdenes sucesivas cuantos contados deban cubrirse, á medida que vayan venciendo los plazos; pues mientras subsista la condición no hay derechos adquiridos sino nuevas expectativas, según las leyes civiles.

5.^a La imputación de los \$ 30.000,000 en papel mo-

neda para la adquisición del mencionado Ferrocarril, á cargo del artículo 400 del Presupuesto, parece incorrecta, porque la partida de ese artículo está destinada al pago de subvenciones y otros gastos á cargo del Gobierno en los Ferrocarriles, lo que presupone una obligación anterior de parte del Gobierno, y un derecho adquirido, anterior también, de parte de los constructores de vías férreas, todo ello de acuerdo con la ley que hubiera preestablecido los derechos y las obligaciones correlativas.

Mientras no se subsanen, pues, las observaciones que me permito consignar en este oficio, tendré que abstenerme de cubrir el giro á favor del señor doctor Guillermo Torres, á que se contrae la carta de aviso en referencia.

Dios guarde á usted.

Junio Solano'.

Soy de usted atento seguro servidor,

JOSÉ JOAQUÍN PÉREZ".

Este documento comprueba que el Ministro de Obras Públicas giró el 22 de Abril de 1905 — es decir, seis meses menos un día antes del vencimiento del primer plazo — á cargo del Tesorero General de la República por la cantidad de trescientos mil pesos en oro, á favor de la *Compañía del Ferrocarril del Sur*, y que el giro fue protestado. Protestar una orden de pago no es pagarla.

Dice otro de los documentos insertos en el oficio número 257 del Tesorero General al señor Procurador General de la República, fecha 24 de Agosto de 1910:

"Número 2,104—Mayo 3 (1905).

Gerente del Banco Internacional—Presente.

Remito á usted la suma de diez millones de pesos (\$ 10.000,000) moneda corriente, valor de la Libranza número 1 girada por esta Tesorería á favor del señor Guillermo Torres, Gerente de la Compañía del Ferrocarril del Sur y á cargo del Banco Central de esta ciudad, y que por valor recibido endosó dicho señor Torres á esta Tesorería General.

Dios guarde á usted.

Junio Solano.

Soy de usted atento seguro servidor,

JOSÉ JOAQUÍN PÉREZ".

De este documento resulta que la Tesorería General de la República remitió al Banco Internacional diez millones de pesos en moneda corriente, valor de la Libranza Número 1, girada por la misma Tesorería á favor del doctor Guillermo Torres como Gerente, éste, de la *Compañía del Ferrocarril del Sur*, y á cargo del Banco Central, y que el doctor Torres endosó dicha libranza á la Tesorería por valor recibido.

Quien debía pagar la libranza era el Banco Central, y para el pago, la Tesorería General remitió los fondos necesarios al *Banco Internacional*.

El Tesoro Nacional debía al doctor Torres. Por esto, el Tesorero General giró la libranza número 1 á favor del doctor Torres y á cargo del *Banco Central*.

El doctor Torres endosó la libranza, es decir,

cedió sus derechos de acreedor al Tesorero General, ó sea á su propio deudor. La libranza quedó así amortizada.

No obstante, en el cuaderno de pruebas del señor Procurador General se halla una nota fechada en esta ciudad el 6 de Septiembre de 1910 y dirigida por el Gerente del Banco Central al señor Procurador, nota de la cual aparece que aquel Banco pagó la libranza número 1, girada á favor del doctor Torres. Copio de dicha nota :

" Señor Procurador General de la Nación—E. S. D.

Con fecha 28 de Noviembre de 1905, y bajo el número 360, nos dirigió el entonces Administrador General de Hacienda Nacional, que hoy se llama Tesorero General de la República, una comunicación en que nos dice :

* Señor Gerente del Banco Central—Presente.

En cumplimiento de expresa y terminante orden del Ministerio de Obras Públicas, comunicada á esta Tesorería General en carta oficial número 413 de esta misma fecha, por la cual se dispone el pago del primer contado del valor del contrato sobre compraventa del Ferrocarril del Sur.... \$ 10.000,000 papel moneda, me permito avisar á usted que es llegado el caso de cubrir, por la Caja de ese Establecimiento, y con cargo al crédito flotante del Gobierno, la libranza número 1.º, girada por este Despacho el día 27 de Abril del presente año. Cubierta la libranza en referencia, ruego á usted se sirva enviarla á esta Oficina, con el fin de expedir el correspondiente cheque.

De usted atento seguro servidor,

Martin Restrepo Mejía'.

En cumplimiento de esta orden, hicimos la operación de pago á que se refiere el siguiente asiento de nuestros libros:

Libro Diario, página 737—Bogotá, 28 de Noviembre de 1905.

(Legajo 201—Artículo 759—Letras s/. el Interior á Cheques de la Gerencia..... \$ 10.000,000—N/. cheque número 818 o/ Tesorero General de la República en pago de la libranza número 1 de 27 de Abril último, girada por el Tesorero General á favor de Guillermo Torres y á n/. cargo por \$ 10.000,000 papel moneda, suma que cargamos provisionalmente á Letras s/. el Interior.

.....
Somos de usted muy atentos seguros servidores,

Banco Central—Por el Gerente,

ESTEBAN JARAMILLO".

Resulta, pues, que la libranza, *endosada por el doctor Guillermo Torres á la Tesorería General* POR VALOR RECIBIDO, fue pagada por el Banco Central con fondos de la Tesorería General, la cual Tesorería había remitido de antemano *al Banco Internacional* diez millones de pesos en papel moneda *para pagar la misma libranza*. A ser esto así, la libranza en mención habría sido pagada tres veces: una por la Tesorería General; otra por el Banco Internacional con los diez millones de pesos que la Tesorería remitió á este Banco el 3 de Mayo de 1905, y otra por el Banco Central, con fondos de la misma Tesorería, el 28 de Noviembre de 1905.

Sea de esto lo que fuere y cualquiera que sea el número de veces que el Tesoro público haya paga-

do la Libranza Número 1, el pago de ella, una ó muchas veces hecho, no es pago del precio ni de parte del precio del Ferrocarril del Sur.

En la orden de pago número 43, girada el 22 de Abril de 1905 por el Ministro de Obras Públicas á favor del doctor Guillermo Torres, Gerente del Ferrocarril del Sur, por trescientos mil pesos, se encuentra esta constancia:

“Noviembre 28 de 1905—Se abonan á la presente orden \$ 100,000 en oro, que la Tesorería General cubre en la libranza número 1.º, á cargo del Banco Central, y que venció el día primero (1.º) de Noviembre del corriente año.

El Tesorero General, MARTÍN RESTREPO MEJÍA”.

La parte del precio del Ferrocarril del Sur que debió pagarse el 1.º de Noviembre de 1905, se cubrió, dice el Tesorero General, «en la libranza número 1.º, á cargo del Banco Central.»

De suerte que los *diez millones de pesos en moneda legal y corriente* que el comprador debía pagar el 1.º de Noviembre de 1905, los cubrió, ó sea los pagó «en la libranza número 1.º á cargo del Banco Central.» El Gobierno no pagó, pues, esta suma, parte del precio del Ferrocarril del Sur, «*en moneda legal y corriente,*» como se estipuló en el contrato de compraventa.

En el contrato de compraventa, el comprador se obliga á pagar en dinero la cosa vendida. El dinero que el comprador da por la cosa vendida se llama *precio*. Por tanto, quien dice *precio* dice *dinero*.

Si esto es correcto conforme al artículo 1849 del Código Civil, lo es también con arreglo á la escritura pública en que consta el contrato de compraventa del Ferrocarril, escritura en la cual se dice «que la Compañía vende *todas estas cosas* (el Ferrocarril, unos créditos activos y una cosa futura) por treinta millones de pesos *en moneda legal y corriente*» (subrayo las palabras á que quiero llamar la atención).

No sólo del texto de la ley sino también de expresa estipulación de las partes, resulta que el precio del Ferrocarril debía pagarse «*en moneda legal y corriente,*» esto es, en papel moneda, de acuerdo con la ley vigente al tiempo de la celebración del contrato.

Las libranzas giradas por la Tesorería General no son moneda, como no lo son las órdenes de pago. Esas libranzas son simples operaciones del servicio del Tesoro que, como dice el artículo 92 de la Ley 61 de 1905, no afectan «el activo ni el pasivo de éste.»

Girar y entregar una libranza no es, pues, pagar. Además: el Tesorero General no podía emitir esa clase de libranzas, conforme al Código Fiscal de 1873 y á la Ley 61 de 1905. La emisión y pago de libranzas estaba limitada por el Código Fiscal á los cinco casos de que habla el artículo 1297, y por la Ley 61 citada, á los casos especificados en el artículo 93, y en ninguno de esos casos están las libranzas emitidas á favor del doctor Torres.

Más: tanto conforme al Código Fiscal como á la Ley 61 mencionada, esas libranzas no son admisibles como dinero.

Si las libranzas emitidas por el Tesorero General se consideran conforme al Código de Comercio, tampoco son dinero, tampoco son *moneda legal y corriente*. Conforme á dicho Código, esas libranzas son efectos de comercio.

“El pago efectivo — dice el artículo 1626 del Código Civil — es la prestación de lo que se debe”.

Y el artículo 1627 del mismo Código dice:

“El pago se hará bajo todos respectos en conformidad al tenor de la obligación; sin perjuicio de lo que en los casos especiales dispongan las leyes”.

El Gobierno se obligó por la escritura pública de 21 de Abril de 1905 á pagar el precio del Ferrocarril del Sur *en moneda legal y corriente*; luego el pago debía hacerlo en moneda, no en libranzas que el Tesorero no tenía autorización legal para emitir y cuya emisión no podía el Gobierno autorizar.

No habiéndose entregado moneda *legal y corriente* en pago del precio del Ferrocarril; no habiéndose hecho el pago *en conformidad al tenor de la obligación*, no se ha prestado lo que se debe, no se ha pagado el precio del Ferrocarril.

Sostengo que no se ha pagado el precio del Ferrocarril. No alego nulidad del pago, porque he estado razonando en el supuesto, como he dicho, de que el doctor Torres fuera Gerente de la Compañía el 21 de Abril de 1905 y que, autorizado como tal Gerente para vender, quedó autorizado para recibir el precio, es decir, «*moneda legal y corriente*».

El señor Procurador General sostiene que la Compañía carece de acción para demandar, porque no tiene existencia legal, y dice que no tiene existencia legal la Compañía por haberse omitido en su constitución, á juicio del señor Procurador, varias formalidades legales. No entro en este estudio, innecesario aun en el caso de que se hubiera incurrido en la omisión ó en las omisiones de que habla el señor Procurador, porque el artículo 479 del Código de Comercio dice:

“El tercero que contratare con una sociedad que no ha sido legalmente constituida, no puede sustraerse por esta razón al cumplimiento de sus obligaciones”.

Es, pues, evidente que el Gobierno no ha pagado el precio del Ferrocarril del Sur. Por tanto, está probada la acción de resolución del contrato, acción que el artículo 1930 del Código Civil confiere al vendedor.

* * *

“¿Cuál de los aspectos de este pleito es más hermoso, el legal ó el moral?” pregunta el señor Procurador.

Ya he tratado la parte legal colocándome en el mismo punto de vista del señor Procurador, aunque para ello he tenido que suponer que el señor Guillermo Torres era Gerente de la Compañía dueña del Ferrocarril el día 21 de Abril de 1905. En otro pleito que la misma Compañía sigue en el Juzgado

4.º del Circuito de Bogotá, pruebo que el doctor Guillermo Torres no fue Gerente de la Compañía en aquella fecha ni lo ha sido después de ella.

Creo haber demostrado que en el supuesto de que el doctor Torres fuera Gerente de la citada Compañía el 21 de Abril de 1905, el contrato de compraventa del Ferrocarril por él celebrado con el Gobierno está viciado de nulidad relativa, y que no se ha pagado el precio del Ferrocarril.

Esto por lo que respecta al aspecto legal de la cuestión. Cuanto á su parte moral, en el «ALEGATO DE CONCLUSIÓN PRESENTADO POR EL APODERADO SUSTITUTO DE LA COLOMBIAN SOUTHERN RAILWAY COMPANY LIMITED, en el juicio ordinario promovido por el Gobierno de la República contra la nombrada Compañía Inglesa y contra la Compañía Colombiana del Ferrocarril del Sur,» alegato que ha circulado impreso, he leído lo que copio en seguida:

“ El origen de los negocios sobre el Ferrocarril del Sur que han motivado este pleito es el siguiente :

A principios de Abril de 1905 el señor Guillermo Torres se vio arrastrado á muy serias dificultades de negocios. El señor Torres, aunque como Concesionario había traspasado su propiedad á una Compañía anónima por él organizada en 1896, virtualmente seguía siendo casi exclusivo del Ferrocarril por ser propietario de veintitrés veinticuatroavas partes de las acciones de la Compañía. El público no suscribió sino \$ 23,000 en papel moneda, cuando se trató de la construcción del Ferrocarril, y esa suma había sido devuelta ya veinte veces á título de dividendos en el año de 1905.

El señor Torres apeló á que el Gobierno le ayudara en sus dificultades, no con el ánimo de perjudicar en forma alguna á la Nación sino con el de impedir el desastre á que siempre conduce el pánico y la impaciencia del público en esta clase de desgraciadas situaciones. El General Reyes manifestó muy buena voluntad en ayudarlo y Torres puso toda su confianza en el Gobierno por aquél presidido. Así fue como llegó á convenirse que el Gobierno compraría el Ferrocarril del Sur por \$ 30.000,000 pagaderos á plazos, y que la Compañía colombiana recompraría la cosa vendida dentro del año siguiente por \$ 300,000 en oro, y siendo de advertir que Torres entregaba el Ferrocarril inmediatamente, mientras que el Gobierno no empezaba á pagar sino seis meses después y por mensualidades. El propósito de este negocio era que Torres pudiera hacer frente á sus dificultades con las libranzas que el Gobierno entregaba, y que dentro del año de la retroventa pudiera colocar el Ferrocarril en Europa y con parte de su precio pagar al Gobierno. Nunca hubo, pues, en el señor Torres intención de vender definitivamente el Ferrocarril al Gobierno, ni en éste de comprárselo.

Tratándose de un negocio de esta naturaleza, Torres como Gerente no tuvo inconveniente en firmar el contrato de venta por más leonino que es; no temió jamás que el Gobierno procediera de mala fe. Ese contrato, en dos palabras, es el siguiente : La Compañía recibía en libranzas \$ 30.000,000 y á cambio cedía el Ferrocarril con los créditos á favor de la Empresa, entre los cuales había uno contra el Gobierno, proveniente de subvención y zonas, que, liquidado, ascendió á \$ 67,000 en oro, números redondos, y otro por dos millones de pesos en papel moneda, contra el mismo Torres. La Compañía, además, quedaba obligada á concluir el Ferrocarril á su costa y á libertarlo de todo gravamen. Por manera que lo que el Gobierno daba en definitiva como precio, no eran \$ 30.000,000

sino esta suma menos el valor en papel moneda, de sesenta y siete mil dólares. Daba, pues, únicamente \$ 23.300,000 en papel moneda, para no computar el pagaré del señor Torres. Y no podía valer sólo veintitrés millones de pesos largos, en papel moneda, un Ferrocarril de treinta kilómetros de vía, que había costado sumas muchísimo mayores, entre las cuales figuran \$ 30.000,000 de subvención nacional, el valor de las zonas dadas por el Departamento, el dinero de los accionistas y mucho más dinero que el señor Torres había invertido, por lo cual precisamente estaba en dificultades.

.....

Se estaban venciendo por el señor Torres las últimas dificultades para coronar con éxito sus esfuerzos, cuando llegó á Bogotá un libro del señor Santiago Pérez Triana que en parte importante y de gratuita manera atribuyó el General Reyes al señor Torres. Esto y declararle la guerra en la forma más inicua, baja y cruel, todo fue uno. Se faltó hasta á las leyes de la guerra, que prohíben ultimar á los vencidos. El señor Miguel Nieto, Gerente de la Compañía Colombiana y además empleado en el Ministerio de Obras Públicas, fue notificado de que sería removido de su puesto si defendía la Compañía ante los Tribunales, y el mismo Ministro de Obras Públicas desatendía los asuntos oficiales para andar averiguando quién era acreedor del Ferrocarril para que lo ejecutara; todo por privar al señor Torres de unos pocos pesos que le correspondían mensualmente.

Y téngase presente que cuando se exhibía tan insana sevicia el Gobierno del General Reyes no había pagado el valor del Ferrocarril, porque no había cumplido el contrato con los Bancos. Tanto es así que el Banco de Bogotá tuvo que dotar con dinero, en tiempo del General González Valencia, los documentos que representaban la deuda, para que le fuese reconocida en otra forma. Y en cuanto al Banco de Colombia, no se le ha pagado todavía.

Pero la razón del execrable proceder del Gobierno del General Reyes, de su mala fe y de su alta inmoralidad en este negocio, no fue, según el señor Torres lo asegura, el pretexto alegado en relación con el libro del señor Pérez Triana, sino algo mucho más grave. El señor Torres dice en documento que tengo á la vista:

‘Lo que desató sobre mí la ira de Reyes no fue mi supuesta participación en el libro *Desde Lejos*. A mi regreso al país escribí un folleto probando que esa participación era absurda. El trabajo mío le pareció concluyente, pero... ni cortó los pleitos ni me dejó circular el folleto. Los motivos de aquella enemistad eran unos financieros y otros de amor propio. A fines de 1907 la Dictadura se veía ya perdida por falta de fondos y le importaba hacerse á fichas que la pudieran sacar de apuros. No podía seguir emitiendo billetes ni fabricando níquel, clandestinamente. Los ferrocarriles evolucionables estaban evolucionados, salvo los de Antioquia y el Sur. Aquél lo defendían sus dueños con toda entereza; éste era fácil de evolucionar quitándomelo á mí y dejándome encima... á los acreedores! Reyes vio claro que dando la garantía de la Nación y arimándoles á los bonos del Sur unas unidades de aduana, bien podían levantarse unas libras 200,000 que á decir verdad no es una bicoca. En cuanto á los motivos de amor propio, Reyes no podía consentir que cuando la tierra se le hundía, levantase la cabeza un hombre que en medio de sus dificultades se había guardado de aplaudir sus procederes y que habiendo sido su Ministro le había hecho sentir que dos cosas cavarían su tumba: el Banco Central y el Ferrocarril de Girardot por Facatativá...’

La faz moral de este pleito es verdaderamente odiosa y difícilmente se presentará un caso semejante en la historia judicial de la República. Un Gobierno en quien los ciudadanos depositan la más alta confianza hace mofa de ella, y poniendo en juego su autoridad y todos los me-

dios legítimos é ilegítimos de que puede disponer, busca la complicidad de los tribunales de justicia para despojar á media sociedad. Porque media sociedad bogotana tiene sus intereses comprometidos en este pleito”.

La *Compañía del Ferrocarril del Sur* autorizó al Gerente para vender el Ferrocarril al Gobierno mediante ciertas condiciones.

El 21 de Abril de 1905, el doctor Guillermo Torres, diciéndose Gerente de la Compañía, vendió el Ferrocarril al Gobierno.

El 21 de Abril de 1905 fue Viernes Santo. En ese día se otorgó la escritura de venta del Ferrocarril ante el Notario señor Manuel Torres C. En la matriz de la escritura se puso el nombre del doctor Enrique Morales R. como Gerente de la Compañía vendedora. Así aparece claramente en el protocolo. En la póliza para aquella escritura, que el mismo día Viernes Santo entregó el doctor Torres al Notario, figura el nombre del doctor Enrique Morales R. como Gerente de aquella Compañía. Era, pues, evidente para los redactores de la póliza, para el doctor Torres—que la recibió de aquéllos y la llevó al Notario—y para el Notario mismo, que el Viernes Santo, 21 de Abril de 1905, el doctor Morales R., y no el doctor Torres, era el Gerente de la citada Compañía. Es claro que si ese día hubiera sido el doctor Torres el Gerente, no habría llevado á la Notaría y mandado otorgar una escritura en que se le desconocía su carácter de tal Gerente.

Pero el propio Viernes Santo, 21 de Abril de 1905, el doctor Torres firmó como Gerente de la Compañía la escritura extendida ese mismo día y en la cual aparecía como Gerente vendedor el doctor Morales R. Se testó el nombre de éste al tiempo de firmar la escritura y se puso entre renglones el del doctor Guillermo Torres.

Cómo pudieron pasar estas cosas lo han dicho bajo juramento los señores doctor Guillermo Torres (fojas 18 y 19 del cuaderno de mis pruebas), Manuel Torres C. (foja 16), Moisés Angulo y Manuel J. Restrepo O., testigos instrumentales de la escritura (fojas 21, 22 y 30) y el señor Leopoldo Montejo (foja 19 vuelta).

El doctor Torres dijo:

“Durante la negociación relacionada con el Ferrocarril del Sur, desempeñaba las funciones de Gerente el doctor Morales, y por esa razón en la póliza que redactaron los señores Francisco Montaña y Nemesio Camacho, aparece el nombre del doctor Morales. Conocida esta póliza por este señor me manifestó, por motivos que no recuerdo, que lo excusara de suscribir dicha escritura, lo que me dijo en la calle, en el zaguán de la casa del señor Eusebio Umaña Ricaurte. Convinimos entonces en que, no pudiéndose perturbar el negocio, asumía yo inmediatamente la dirección de la Compañía, por ser segundo Director nombrado por la Asamblea General de Accionistas. Se dio entonces aviso al Notario respectivo para que hiciera la consiguiente variación de nombres; yo en consecuencia fui quien asistió á la firma de la escritura, y no el doctor Morales”.

El señor Manuel Torres C., Notario ante quien se otorgó la escritura, dijo:

“Es cierto que el día que se otorgó ante mí como Notario 5.º del Circuito de Bogotá la escritura de venta del Ferrocarril del Sur al Gobierno de la República, fue Viernes Santo. . . . Es cierto que esa escritura se otorgó y firmó el mismo día en que se recibió la póliza de ella en la Notaría. . . . Es cierto que en la póliza aparecía como otorgante en calidad de Gerente de la Compañía del Ferrocarril del Sur el doctor Enrique Morales R., y por tal razón se pusieron el nombre y el apellido de dicho señor en la matriz de la escritura, como Gerente vendedor de la citada empresa; pero al tiempo de firmar la escritura en la casa de habitación del doctor Modesto Garcés, como á las cuatro de la tarde poco más ó menos, y como no se hallara presente el doctor Enrique Morales, los señores Garcés y Guillermo Torres me ordenaron que sustituyera el nombre del doctor Morales por el del doctor Guillermo Torres, lo cual se verificó, y por eso quedó figurando como Gerente vendedor el dicho doctor Guillermo Torres, y al fin de la matriz de la escritura se hicieron las salvedades del caso. . . . Es verdad que quien me habló en mi calidad de Notario 5.º de Bogotá para el otorgamiento de la escritura citada, fue el señor doctor Guillermo Torres y fue él mismo quien se interesó en que quedara otorgada el mismo día en que lo fue, y entregó la póliza respectiva. Es igualmente verdad que por haber sido Viernes Santo el día del otorgamiento de la escritura, el mismo doctor Torres le ofreció pagar y le pagó un honorario extraordinario al amanuense Cruz María Pardo. . . .”

El señor Angulo dijo:

“... Me consta con toda evidencia y certidumbre lo siguiente: el Viernes Santo de 1905, comisionado yo por el doctor Guillermo Torres, á las once de la mañana más ó menos, fui á la casa del doctor Enrique Morales á decirle que se sirviera concurrir ese mismo día á la Notaría 5.^a con el objeto de que en su carácter de Gerente de la Compañía del Ferrocarril del Sur, firmara la escritura de venta de esta empresa al Gobierno Nacional, cuya póliza de esa escritura conocía ó se le había enviado; le indiqué la hora de la cita para firmar la escritura, la una ó dos de la tarde, no recuerdo con precisión cuál de estas horas fue. El mismo doctor Guillermo Torres me dijo que me estimaría concurriera yo también á la misma hora á la dicha oficina á firmar como testigo, é igual cosa le dijo al señor Manuel J. Restrepo O., servicio que nos pedía, según lo manifestó, por temor de que por ser día de mucha atención y concurrencia de todo mundo á las ceremonias católicas, sufriera demora el señor Ministro Garcés por falta del personal necesario para consumir el contrato. El doctor Morales, los señores Guillermo Torres, Leopoldo Montejo, Manuel J. Restrepo O. y yo nos encontramos en la esquina sur de la tercera Calle Real á la hora señalada. Los doctores Enrique Morales y Guillermo Torres hablaron largamente solos en dicha calle y luégo se retiró el doctor Morales sin haber concurrido á la Notaría; inmediatamente después el doctor Guillermo Torres, un tanto disgustado, se nos acercó y nos manifestó sin decirnos el motivo, que el doctor Morales se había denegado á firmar la escritura, pero que no había cuidado, que el contrato siempre se firmaría ese mismo día y que todo se obviaría. En seguida yo me retiré previo convenio de que á las cuatro de la tarde nos reuniríamos los mismos, Guillermo Torres, Manuel J. Restrepo O., Leopoldo Montejo

y yo en la Notaría dicha. A las cuatro de la tarde partimos de allí en asocio del Notario señor Manuel Torres C. para la casa del doctor Modesto Garcés, donde firmamos la escritura, los doctores Modesto Garcés y Guillermo Torres como partes contratantes, figurando el segundo como Gerente de la Compañía del Ferrocarril del Sur, Manuel J. Restrepo O. y yo, como testigos, y el señor Manuel Torres C. como Notario. Me consta porque lo vi en la matriz de dicha escritura, rayado ó tachado el nombre del doctor Enrique Morales, y entre líneas el del señor Guillermo Torres. . . . Por lo expuesto me consta que el doctor Guillermo Torres firmó la escritura de venta del Ferrocarril al Gobierno como Gerente de la Compañía sin tener este carácter ó lo que es lo mismo, que cuando firmó dicha escritura no era Gerente de la citada Compañía, porque es imposible, de todo punto imposible, que en el tiempo transcurrido entre la hora en la cual el señor doctor Enrique Morales se denegó á firmar dicha escritura y la hora en que se consumó el acto, ó sea la firma del instrumento, se hubieran llenado los requisitos del caso, para que el doctor Guillermo Torres hubiera quedado correctamente investido del cargo de Gerente de la Compañía del Ferrocarril del Sur”.

El señor Restrepo dijo:

“ . . . Respecto del contenido de esta pregunta (la segunda del cuestionario respectivo) me consta lo siguiente: el doctor Morales se denegó á firmar la escritura de venta del Ferrocarril del Sur al Gobierno Nacional y el doctor Guillermo Torres asumió la Gerencia el Viernes Santo de 1905, y como tál firmó la escritura citada, por lo cual aparece en la matriz de la misma escritura subrayado el nombre del doctor Morales y sustituido entre líneas con el del doctor Torres. . . . Creo que el señor Torres no era

Gerente del Ferrocarril del Sur al tiempo de firmar la escritura, por haber sido muy insuficiente el tiempo para que hubieran podido llenarse todos los requisitos necesarios para la sustitución de Gerente....”

El señor Montejo dijo:

“..... Recuerdo que el día Viernes Santo de 1905 se debía firmar la escritura de venta del Ferrocarril del Sur al Gobierno Nacional. Yo acompañaba al señor Guillermo Torres en esas gestiones. Como á eso de las cuatro de la tarde alguno de los caballeros que acompañaban á Torres (no recuerdo cuál fuera), se dirigió á la casa del doctor Enrique Morales, con el fin de que viniera á la casa del doctor Modesto Garcés, con el fin de firmar la dicha escritura. Cuando íbamos en vía de la casa del doctor Garcés, el doctor Morales se denegó á firmar la escritura como Gerente de la Compañía del Ferrocarril del Sur, y entonces el señor Torres por sí y ante sí asumió la Gerencia y firmó la escritura. Por esta razón aparece subrayado en la matriz de la escritura el nombre del doctor Morales y sustituido por el del doctor Torres, todo lo cual me consta por haberlo presenciado. Me consta que el doctor Guillermo Torres firmó la escritura sin ser Gerente de la Compañía del Ferrocarril del Sur, pues precisamente para ello se llamaba al doctor Morales, quien era el Gerente ese día. Me consta lo dicho por haber estado presente en el acto del otorgamiento de la escritura, la cual firmaron como testigos los señores Moisés Angulo y Manuel J. Restrepo....”

Es indudable, pues, que el Viernes Santo de 1905, hasta muy poco antes de que se firmara la escritura de venta del Ferrocarril, aparecía como Gerente de la Compañía dueña de él el doctor Enrique

Morales R.; que la póliza y la escritura se extendieron en la creencia de que el doctor Morales era el Gerente de la Compañía, y que por haberse denegado éste á firmar la escritura de venta del Ferrocarril, el doctor Guillermo Torres «*asumió*» la Gerencia, reemplazó el nombre del doctor Morales con el suyo propio en la mencionada escritura, firmó ésta y todo quedó consumado á las cuatro de la tarde, poco más ó menos, del citado Viernes Santo.

En uno de los libros de la Compañía (el llamado «de Actas y Posesión de empleados») hay una acta que dice así:

“En Bogotá, á veinte de Abril de 1905 y en el local de la Gerencia de la Compañía del F. C., se presentó el señor doctor Guillermo Torres, con el objeto de tomar posesión del cargo de Director Gerente de dicha Compañía para el cual fue designado por el Consejo Directivo, en virtud de licencia concedida para separarse de este empleo al doctor Enrique Morales R. Prestó al efecto la promesa de que tratan los estatutos de la Compañía y quedó en posesión de aquel cargo.

En constancia firma por ante el suscrito Secretario,

GUILLERMO TORRES

El Secretario, *A. M. Olivares*”.

Como se ve, esta acta aparece extendida con fecha 20 de Abril de 1905, día Jueves Santo; pero ni el doctor Torres «fue designado por el Consejo Directivo» de la Compañía para ejercer el cargo de Director Gerente de ésta «en virtud de licencia concedida para separarse de ese empleo al doctor Enri-

que Morales R.» , ni tomó posesión de la Gerencia en dicho día, ni aquella acta se extendió en la fecha que tiene, ni es verdadera. Todo esto se demuestra con el cambio de nombre del Gerente que se hizo en la escritura de venta del Ferrocarril, firmada el día 21; con lo que aparece de la inspección ocular practicada por el señor Magistrado sustanciador el 22 de Octubre de 1910 (fojas 40 y 41 del cuaderno de mis pruebas); con las declaraciones ya copiadas, y con las del Secretario de la Compañía, doctor Alejandro M. Olivares. En efecto, llamado este señor á declarar á solicitud del señor Procurador, fue contrainterrogado por mí y contestó en los términos que se ven en seguida:

Contrainterrogado: ¿Es cierto que el Jueves Santo del año de 1905 usted no se ocupó, tanto en el día como en la noche, sino en el cumplimiento de sus deberes religiosos? Contestó: "El Jueves Santo de 1905 me encontraba en la población de Usaquén, donde traté de cumplir en cuanto me fue posible mis deberes religiosos, sin venir á la ciudad".

Contrainterrogado: ¿Es cierto que ni la Asamblea General de Accionistas ni el Consejo Directivo de la Compañía del Ferrocarril del Sur tuvieron reunión el Jueves Santo expresado? Contestó: "No tengo conocimiento, por cuanto, como dejo dicho, ese día me hallaba en la población de Usaquén".

Contrainterrogado: ¿Es cierto, y lo declara usted poniendo á Dios por testigo de la verdad de su respuesta á esta pregunta, que el acta de la sesión del Consejo Directivo de la Compañía del Ferrocarril del Sur que se le

pone de presente y que aparece en la página 40 del Libro de Actas de la Asamblea General de Accionistas de la misma Compañía, fue extendida después de estar firmada la escritura pública en que se le vendió al Gobierno el Ferrocarril del Sur, y que por eso fue por lo que usted no llevó la copia de tal acta al Notario ante el cual se otorgó aquella escritura sino días después de la fecha de la misma escritura? Contestó: "El día 22 de Abril, Sábado Santo de 1905, fui llamado por un propio que me dijo ir en nombre del doctor Enrique Morales, de la población de Usaquén, donde me encontraba, á Bogotá; aquí se me manifestó por los superiores de la Compañía que el objeto de haberseme llamado en la mañana de ese día, era el de escribir y autorizar como Secretario el acta de la reunión del Consejo Directivo en que presentó excusa de continuar en la Gerencia el doctor Enrique Morales, y designó para ejercerla al doctor Guillermo Torres. Para cumplir esta orden superior no recuerdo precisamente si se me dio minuta ó acta escrita en hoja suelta; sólo puedo afirmar que el acta que tengo á la vista y que está al folio 40 del Libro de Actas de las sesiones de la Junta General de Accionistas, la escribí de mi puño y letra el mencionado Sábado Santo, 22 de Abril de 1905. Personalmente no llevé al Notario la copia á que se refiere la pregunta, ni sé quien se la llevó, ni supe en qué fecha precisa la hubieran llevado al Notario".

Llamado el doctor Olivares á declarar por solicitud mía, se le recibió su testimonio por el señor Magistrado sustanciador el 20 de Octubre último, y aquel testimonio está en un todo conforme con lo que acabo de transcribir, siendo de notar que en él consignó el doctor Olivares estas palabras:

“... nada me consta sobre los detalles anteriores á la firma de la escritura de 21 de Abril de 1905, por la circunstancia de no haber estado en Bogotá ese día ni el anterior; sobre el nombre de la persona que ejerciera la Gerencia en esos días, me remito á lo que aparece en los libros oficiales de la Compañía; pues si bien es cierto que en los días Jueves y Viernes Santos de 1905 no estuve en Bogotá, también lo es, por consiguiente, que no tuve noticia de las labores que en esos días hubieran tenido los directores principales de la Compañía, que constituían el Consejo Directivo”.

Sea que, contra la evidencia de los hechos, pueda creerse que el doctor Torres era Gerente de la Compañía desde el 20 de Abril de 1905, como lo dice el acta de posesión — acta absolutamente falsa, — ó que hubiera *asumido* la Gerencia el día 21, como él mismo y los testigos lo declaran, ni aquella supuesta posesión ni el hecho de asumir la Gerencia dieron al doctor Torres la representación legal de la Compañía. Conforme al artículo 3.º de la Ley 42 de 1898, es el registro, en el Juzgado respectivo, del acta de nombramiento de Gerente lo que confiere la personería de la Compañía. El acta que dice que el doctor Torres fue nombrado Gerente de la Compañía del Ferrocarril del Sur el 20 de Abril de 1905, no está registrada en ninguno de los Juzgados de este Circuito. La representación legal de una Compañía como la del Ferrocarril del Sur no se adquiere por el hecho de tomar posesión del cargo de Gerente ni, mucho menos, por el de *asumir* la Gerencia.

Si, como se dice en el *Alegato* del apoderado de *The Colombian Southern Railway Company Limited*, que he citado y copiado en parte, se llegó á celebrar el contrato del Viernes Santo de 1905 porque «el señor Torres apeló á que el Gobierno le ayudara en sus dificultades, no con el ánimo de perjudicar en forma alguna á la Nación sino con el de impedir el desastre á que siempre conduce el pánico y la impaciencia del público en esta clase de desgraciadas situaciones»; porque «el General Reyes manifestó muy buena voluntad en ayudarlo y Torres puso toda su confianza en el Gobierno por aquél presidido», y si «nunca hubo, pues, en el señor Torres intención de vender definitivamente el Ferrocarril al Gobierno, ni en éste de comprárselo», si esto que dice el *Alegato* citado es cierto, se explica, aunque no se justifica, la vertiginosa rapidez con que se otorgó la escritura de venta del Ferrocarril en un día en que las oficinas públicas, unas por ley y otras por costumbre, permanecen cerradas.

Se explica que se *asumiera* la representación de la Compañía del Ferrocarril por quien no era Gerente de ella: se trataba de «ayudar» al doctor Torres «en sus dificultades», no de contratar con la Compañía ni de comprar el Ferrocarril. *Se trataba de disfrazar por medio de un contrato de compraventa la «ayuda» que se daba al doctor Torres «en sus dificultades».*

Si las afirmaciones que hace el *Alegato* mencio-

nado son ciertas, el contrato de 21 de Abril de 1905 no es real, es *aparente*.

La escritura que se firmó el 21 de Abril de 1905 se registró el 22 del mismo mes, Sábado Santo, y en este mismo día — Sábado Santo — el Ministro de Obras Públicas giró la orden de pago á favor del doctor Guillermo Torres por la cantidad de trescientos mil pesos que se debían pagar á plazos, el primero de los cuales no había vencido, apenas empezaba. En la orden de pago se expresa el día en que vence cada plazo, y se agrega: « Este último contado debe pagarse al señor Federico Montoya, en virtud de orden de dicho Gerente (Torres); y el tercero de \$ 100,000 oro debe abonarse á la Tesorería General, por orden del mismo Gerente de la Empresa, quien dice que los depósitos para responder de esta suma están en el Banco Central, en la cuenta de la Tesorería General ».

La orden de pago no fue pagada. Hay en ella una nota puesta el 28 de Noviembre de 1905, que ya he copiado, nota que dice se abonan \$ 100,000 en oro que la Tesorería General « cubre en la libranza número 1.º á cargo del Banco Central ». Esta libranza no obra en los autos. De una copia simple de los asientos hechos en los Libros del Banco Central aparece que se pagó por el Banco, pero no se sabe á quién se hizo el pago. Según copia de una nota del Tesorero General al Banco Internacional, inserta ya en este escrito, la Tesorería remitió á dicho Banco el 5 de Mayo de 1905 diez

millones de pesos para pagar esta libranza, que no ha aparecido.

El Tesorero General emitió seis libranzas que obran en los autos y llevan los números 2, 3, 3 *bis*, 4, 4 A, y 4 E. La libranza número 1.º no está en los autos ni hay en ellos constancia legal de que haya sido pagada.

El Tesorero General emitió dichas libranzas el 27 de Abril de 1905, es decir, tres días después de haber dirigido al Ministro de Obras Públicas la nota de 24 de Abril, yá copiada y que concluye así:

“Mientras no se subsanen, pues, las observaciones que me permito consignar en este oficio, tendré que abstenerme de cubrir el giro á favor del señor doctor Guillermo Torres, á que se contrae la carta de aviso en referencia”.

El 27 de Abril de 1905, fecha de las libranzas, no habían vencido los plazos estipulados en la escritura de venta. Repito: apenas empezaban á transcurrir.

En la orden de pago se expresa que uno de los contados se debía pagar al señor Federico Montoya, y otro, *abonársele* á la Tesorería General. Ni se hizo el pago al señor Montoya ni se hizo el abono á la Tesorería: todas las libranzas se emitieron á favor del doctor Torres y á cargo del Banco Central.

No hay constancia en el expediente de que el Ministro de Obras Públicas insistiera en la orden de pago expedida á favor del doctor Torres. Se carece, pues, de datos para saber en virtud de qué y

por orden de quién emitió el Tesorero las libranzas, y para saber si lo que no podía hacerse legalmente por medio de una orden de pago, era lícito hacerlo por medio de libranzas que no tienen carácter legal.

Emitidas las libranzas el 27 de Abril, el doctor Torres las endosó el mismo día, 27 de Abril, excepto la marcada con el número 3 bis, que fue endosada el 1.º de Mayo siguiente.

El pago de las libranzas números 2 y 3 fue rehusado por el Banco Central por orden del librancista, es decir, del Tesorero General.

Acerca de las libranzas emitidas, el Tesorero General, entre otras cosas, dice al señor Procurador en nota oficial de 8 de Julio de 1910 lo que sigue:

“En los copiadore de 1905 hay una nota en que el Tesorero protesta la orden á favor del Gerente del Ferrocarril del Sur por \$ 30.000,000 como precio de esa Empresa, y se sabe que el Tesorero de esa época giró á cambio de la orden, libranzas que el señor Guillermo Torres descontó en los Bancos de esta ciudad, las cuales se han venido pagando según la relación que queda detallada. En esa época era Ministro del Tesoro el mismo señor Torres”.

Esta relación, tomada de lo que consta en autos, parece que justificara la siguiente afirmación que se hace en el *Alegato* que tanto he citado:

“El propósito de este negocio (la compraventa del Ferrocarril) era que Torres pudiera hacer frente á sus dificultades con las libranzas que el Gobierno entregaba, y

que dentro del año de la retroventa pudiera colocar el Ferrocarril en Europa y con parte de su precio pagar al Gobierno”.

Y parece confirmarla también lo que el Ministro de Guerra dijo en el informe que presentó al Presidente de la República y á los demás Ministros el 19 de Agosto de 1907 respecto á la venta del Ferrocarril del Sur, á saber;

“Fue convenido desde un principio que el valor de las libranzas á su vencimiento se aplicaría primeramente á cubrir \$ 100,000 que el Banco Internacional debía á la Tesorería General de la República, y los \$ 200,000 restantes se aplicarían al pago de las deudas particulares del señor Guillermo Torres, entre las cuales figuraban un crédito hipotecario de \$ 80,000 de principal á favor de la Compañía de Energía Eléctrica de Bogotá, y varios otros créditos garantizados con títulos de acciones de la Compañía del Ferrocarril del Sur”.

Parece que esto no dejara duda ninguna, pues el General Eduardo Briceño ha declarado:

“Es cierto que el doctor Guillermo Torres me endosó y traspasó la libranza á que se refiere el contrato que se me acaba de leer, para pagarme parte de una deuda personal del mismo señor Torres á mi favor”.

Como no se alcanzaron á practicar todas las pruebas que pedí, no puedo aducir otros testimonios en el mismo sentido que el del General Briceño.

Pero lo que queda dicho es bastante para comprender por qué y para qué se emitieron las libran-

zas, que no son documentos de deuda pública, ni órdenes de pago, ni cheques de Banco, y que son de equívoco valor ante la ley. Tratábase de «ayudar en sus dificultades» al doctor Torres, y las libranzas se emitieron.

Todo concurre, pues, á demostrar que el contrato de compraventa del Ferrocarril del Sur no es real, no es verdadero: es apenas *aparente*.

En el *Alegato* citado se dice que

“A principios de Abril de 1905 el señor Guillermo Torres se vio arrastrado á muy serias dificultades de negocios”;

y que aunque el doctor Torres había traspasado la propiedad del Ferrocarril á una Compañía anónima organizada por él,

“virtualmente seguía siendo dueño casi exclusivo del Ferrocarril por ser propietario de veintitres veinticuatroavas partes de las acciones de la Compañía. El público no suscribió sino \$ 23,000 en papel moneda....., y esa suma había sido devuelta ya *veinte veces* á título de dividendos en el año de 1905”.

* * *

No he alegado la nulidad del contrato por simulación ó falta de causa: he partido del supuesto de que el contrato es real y no simulado. Por esto he demandado la rescisión de él y subsidiariamente he pedido que se le declare resuelto.

Si he hablado del contrato calificándolo de *aparente*, es porque los hechos que sirven para demostrar esa apariencia prueban también los hechos en que he apoyado la acción rescisoria, pues si el doctor Torres se creía *virtualmente* dueño del Ferrocarril, era natural que, procediendo de acuerdo con esa creencia, cuando sólo debía obrar como mandatario, extralimitara el mandato; y prueban también el hecho en que fundé la acción resolutoria, porque si el objeto del contrato fue el de ayudar al doctor Torres en las «muy serias dificultades de negocios á que se vio arrastrado á principios de Abril de 1905», las libranzas emitidas en Abril de 1905 se aplicaron á la ayuda prometida al doctor Torres, esto es, á pagar una deuda del Banco Internacional y las deudas personales del mismo doctor, y no á pagar el precio del Ferrocarril.

Por lo demás, lo que he dicho puede servir en parte para contestar á la pregunta que hace el señor Procurador, á saber:

«¿CUÁL DE LOS ASPECTOS DE ESTE PLEITO ES MÁS HERMOSO, EL LEGAL Ó EL MORAL?».

Bogotá, 27 de Febrero de 1911.

Señores Magistrados.

Fernando Cortés

Contrarréplica

al alegato de conclusión presentado por el Procurador General de la República en el juicio que sigue la Compañía del Ferrocarril del Sur contra la Nación, sobre nulidad del contrato de compraventa de dicho Ferrocarril y, subsidiariamente, sobre resolución del mismo contrato.

Como dije en el alegato que precede, con el fin de concretar y simplificar el debate, supongo que el señor Procurador tenga razón cuando afirma que «no obligan á terceros las disposiciones adoptadas por una Compañía para su régimen interno ó para su administración privada»; y que al tercero «le basta cerciorarse de la capacidad de la Compañía y de la capacidad de su representante». Porque supongo esto, prescindo de la parte del alegato del señor Procurador en que se trata de demostrar la exactitud de las expresadas afirmaciones, y me ocuparé de él en cuanto se refiere á lo esencial del pleito.

Existencia legal de la Compañía vendedora.

Dice el señor Procurador, refiriéndose al primero de los hechos en que se apoyó la demanda:

“..... es verdad que el doctor Torres no era Gerente de una Compañía anónima, porque la del Ferrocarril del Sur no tenía escritura pública, desde luego que la escritura de asociación no fue registrada en ningún Juzgado (C. Co., arts. 469, 470, 472 y 551); pero sí era representante legal de la sociedad de hecho”.

La Compañía del Ferrocarril del Sur se constituyó por la escritura pública número 1,393 de 18 de Diciembre de 1895 que se presentó en copia auténtica con la demanda y obra en los autos. Si el *extracto* de esta escritura no se registró en ninguno de los Juzgados, como lo ordena el artículo 470 del Código de Comercio, esta omisión no es prueba de que, como dice el señor Procurador, la Compañía no *tiene* escritura pública. Esa escritura está en el expediente. Aquella omisión, si existe, será prueba de que no se registró el extracto de la escritura; pero no de que no existe la escritura. No es lo mismo una escritura pública que un extracto de ella.

La omisión de cualquiera de las solemnidades prescritas en los artículos 469 y 470 del Código de Comercio — es decir, no entregar en la Secretaría del Juzgado respectivo *un extracto* de la escritura pública de constitución de la sociedad, y no registrar *ese extracto* —, «produce, dice el artículo 472 del citado Código, nulidad absoluta entre los socios».

La nulidad absoluta se produce, pues, sólo *entre los socios*. Mientras esta nulidad no se declare, la sociedad tiene una existencia morbosa, está herida por la ley; pero existe. La declaración de nulidad es la

que pone término á la sociedad, la que impone la liquidación de las operaciones anteriores y la que restituye las cosas al estado anterior al contrato nulo.

La nulidad absoluta no es la inexistencia, no es la nada, que si lo fuera, no mandaría la ley liquidar las operaciones anteriores sujetándose á las reglas del cuasicontrato de comunidad, ni hablaría de sociedades de hecho, ni de socios de hecho, ni ordenaría restituir las cosas á un estado anterior. Si la nulidad absoluta fuera la inexistencia, la ley no exigiría que fuera declarada por el Juez, puesto que la nada, el no ser, no pueden ser objeto de declaratorias judiciales.

Para los terceros la sociedad existe aun cuando falten una ó más de las solemnidades de que tratan los citados artículos 469 y 470. Los terceros interesados en la existencia de la sociedad «podrán acreditarla por cualquiera de los medios probatorios que reconoce este Código», dice el artículo 477 del Código de Comercio.

El artículo 479 del mismo Código dice:

“El tercero que contratare con una sociedad que no ha sido legalmente constituida, no puede sustraerse por esta razón al cumplimiento de sus obligaciones”.

No estando declarada la nulidad absoluta *entre los socios* de la Compañía del Ferrocarril del Sur, ni declarado nulo el contrato de sociedad, ésta, aunque viciada, tiene todavía existencia.

Si la sociedad no hubiera existido, el Gobierno

no sería comprador del Ferrocarril del Sur. Si la sociedad vendedora no hubiera existido, el Gobierno no habría pagado, como el señor Procurador asegura que pagó, el precio del Ferrocarril, pues no habría tenido á quién hacer el pago.

El señor Procurador, cuando sostiene que el Gobierno compró válidamente el Ferrocarril del Sur, que pagó el precio, y que cualquier vicio que al contrato afectara está saneado por la ratificación del vendedor y por el transcurso del tiempo, acepta la existencia legal de la Compañía vendedora.

Si se admite que el contrato de sociedad es nulo, y la nulidad se declara, desaparecerá el título de dominio que el Gobierno adquirió sobre el Ferrocarril, título viciado, pero en el cual se fundó para vender el Ferrocarril á una sociedad extranjera; y en este caso sería inobjetable la acción de reivindicación de aquél intentada por los comuneros ó socios de hecho.

Nulidad relativa.

He sostenido que está viciado de nulidad relativa el contrato de compraventa del Ferrocarril del Sur, celebrado por el doctor Guillermo Torres en representación de la Compañía del citado Ferrocarril, y el Gobierno Nacional, porque autorizado el Gerente de la Sociedad para vender por una determinada suma de pesos en papel moneda, ó sea moneda legal en el tiempo de la celebración del contrato, *vendió por una cantidad menor*; porque vendió á plazos *no estando facultado para conceder plazos*, y porque de-

biendo pactar la retroventa del Ferrocarril por el mismo precio de la venta, *estipuló un precio mayor y en distinta moneda.*

He dicho que el Ferrocarril se vendió por mucho menos de treinta mil pesos, porque esta cantidad es el precio no sólo del Ferrocarril *sino de varios valiosos créditos activos y de una obra que la Compañía debe construir*, á lo cual el señor Procurador replica que la cosa vendida fue una *Empresa* y que, por consiguiente, en la autorización para venderla por el precio de treinta millones de pesos quedó comprendido el precio de los créditos activos y el de la obra que se debía construir.

La Asamblea General autorizó la venta del Ferrocarril, *de sólo el Ferrocarril*; de una finca raíz, no de *Empresa* alguna. Los créditos activos no son accesorios de un Ferrocarril, no son bienes que *constituyan ó concurran á constituir un Ferrocarril*. Tampoco es accesorio de un Ferrocarril la construcción de una obra. Por esto, la escritura pública de compraventa habla de precio de *todas las cosas vendidas* y no de precio de *la cosa vendida*.

En cuanto á la estipulación de plazos para el pago del precio de *las cosas vendidas*, el señor Procurador alega:

“1.º Que en el mandato que le confirió (la Compañía) al llamado Gerente y que se insertó en la escritura de que se trata, se dice: ‘Autorízase también al Gerente para proveer á las necesidades que esta negociación imponga’, lo que implica la facultad de conceder plazos”.

Esta autorización no implica facultad para conceder plazos: significa que el Gerente debía tener prontas las cosas necesarias para la realización del negocio, que debía hacer los gastos que exigiera la negociación. Conceder plazos no es necesidad sin cuya satisfacción sea imposible celebrar el contrato de compraventa. El plazo no es requisito esencial en este contrato. No es una necesidad de él.

Continúa el señor Procurador:

“2.º Que habiéndole concedido (el plazo) á entidad enteramente solvente, como lo es el Gobierno, obró dentro de la facultad que concede el artículo 414 del Código de Comercio”.

Este artículo dice:

“Aun cuando el comisionista estuviere autorizado tácita ó expresamente para vender á plazo, sólo podrá verificarlo á personas notoriamente solventes”.

El comisionista se considera tácitamente autorizado para vender á plazo cuando sus instrucciones no se lo prohiben.

He sostenido que el Gerente de la Compañía del Ferrocarril del Sur no fue autorizado para vender á plazo. El señor Procurador no ha comprobado que se le hubiera conferido tal facultad.

El Gerente de la Compañía del Ferrocarril del Sur no estaba tácitamente autorizado para vender á plazo, porque la autorización tácita es, conforme al artículo 413 del Código de Comercio, «para vender

á los plazos de uso general en la plaza», y no está comprobado que los plazos concedidos en el contrato de compraventa del Ferrocarril sean los de uso general en Bogotá para vender Ferrocarriles, comprobación que no podrá hacerse jamás, entre otras razones, porque la venta de un Ferrocarril, de un bien inmueble, no es contrato de comercio; ni aun cuando lo fuera podría aplicarse el artículo 414 citado por el señor Procurador. El Ferrocarril no es mercadería que se pueda vender «á los plazos de uso general en la plaza». Ni el Gerente de la Compañía obró en la negociación como comisionista. El encargado de la administración y del uso de la razón social de una Compañía colectiva de Comercio no es un comisionista para vender.

Dice el señor Procurador:

“y 4.º Que aunque la hubiera habido (la prohibición de vender á plazo) ella no afectaría la validez del contrato, aun suponiendo la existencia legal de la Compañía, porque la contravención en este caso, no está determinada por la ley como causal de nulidad: antes bien, el caso está previsto y sólo hubiera dado lugar á relaciones jurídicas entre el comisionado y los comitentes, como se deduce del artículo 416 del Código de Comercio, que dice: ‘El comisionista que, teniendo orden de vender al contado y por un precio fijo, vendiere al fiado por otro más subido, hará suya la diferencia, toda vez que el comitente le exija el pago en la forma prescrita en sus instrucciones.’”

El señor Procurador es quien ha subrayado.

Salta á la vista que, aun suponiendo que el Ge-

rente de la Compañía hubiera sido comisionista para vender, y que el Ferrocarril fuera *mercaderta*, el artículo copiado por el señor Procurador y que él subrayó en parte no sería aplicable al caso del pleito, además de muchas otras razones, por la de que el Gerente, comisionista en concepto del señor Procurador, no vendió el Ferrocarril por un precio *más subido*; NO VENDIÓ SIQUIERA POR EL PRECIO QUE SE LE FIJÓ: como lo tengo demostrado, vendió por un precio *mucho menor* del que se le fijó.

Habiendo vendido el Gerente á plazos y por un precio menor del que se le fijó, extralimitó su mandato, y el contrato que celebró con el Gobierno quedó, por esto, viciado de nulidad relativa.

Ratificación del contrato.

El señor Procurador dice:

“Pero si todo lo expuesto careciera de valor, no podría negarse que los demandantes ratificaron el contrato en referencia (C. C., arts. 1753 y 1754).

Para probarlo basta leer los contratos *de diez y diecisiete de Agosto de mil novecientos siete*, celebrados entre el Ministro de Obras Públicas y el señor Miguel Nieto y que figuran en el cuaderno de pruebas del demandante (fs. 60 vuelta á 67 vuelta), en los cuales se reconoció expresamente la existencia y validez del de 21 de Abril de 1905 y el de 13 de Junio de 1906, que figuran en el número 12,700 del *Diario Oficial*, del cual acompaño un ejemplar, contrato en que también reconoció dicha Compañía ó Sociedad de hecho el dominio del Gobierno sobre el Ferrocarril del Sur”.

El señor Procurador sostiene que en caso de que existiera la nulidad relativa alegada, quedó saneada por la ratificación de las partes, ratificación que encuentra en los contratos de 10 y 17 de Agosto de 1907 y en el de 13 de Junio de 1906, publicado en el número 12,700 del *Diario Oficial*, del cual Diario acompañó un ejemplar á su alegato de bien probado.

Ciertamente la nulidad relativa puede ser saneada por la ratificación de las partes.

Esta ratificación puede ser expresa ó tácita.

En el caso del pleito, la ratificación fue expresa puesto que se dice que consta en los contratos que cita el señor Procurador.

“Ni la ratificación expresa ni la tácita, dice el artículo 1755 del Código Civil, serán válidas si no emanan de la parte ó partes que tienen derecho de alegar la nulidad”.

La parte que tiene derecho de alegar la nulidad es la Compañía del Ferrocarril del Sur, y esta Compañía no intervino en los contratos que el señor Procurador cita, porque el señor Nieto, que figura en ellos como Gerente de aquélla, no tenía tal carácter, no era Gerente, y porque aun cuando el señor Nieto hubiera sido Gerente, la Compañía no lo autorizó para ratificar el contrato de compraventa del Ferrocarril; de manera que si el señor Nieto ratificó dicho contrato, esa ratificación no emanó de la Compañía y, por consiguiente, no obliga á ésta.

Los contratos que el señor Procurador cita

constan en los autos: dos de ellos, en copia expedida por el Ministro de Obras Públicas, y el otro, en el *Diario Oficial* que el señor Procurador presentó con su alegato de bien probado.

Analizaré no sólo los contratos que cita el señor Procurador, sino todos los celebrados con el Gobierno sobre el Ferrocarril del Sur, y haré el análisis siguiendo el orden de la publicación de ellos en el *Diario Oficial*. Para entrar en este trabajo *supongo* que quien intervino en los contratos por parte de la Compañía era *Gerente* de ella. No se puede *suponer* más. Tampoco se podría exigir más.

En el *supuesto* de que el señor Miguel Nieto fuera Gerente de la Compañía, de los contratos celebrados por él resulta:

Contrato de 13 de Junio de 1906.

(*Diario Oficial* número 12,700)

Este es uno de los contratos que el señor Procurador cita como de ratificación del de 21 de Abril de 1905.

Este contrato versa sobre *administración del Ferrocarril del Sur*. En él no se ratifica el de 21 de Abril de 1905. Ni una palabra se encuentra en su texto de la cual se pueda deducir la ratificación. Ni este contrato es ejecución del de 21 de Abril. Todo lo contrario.

Copio de dicho contrato (el de 13 de Junio de 1906), estas cláusulas:

“h) La Compañía presentará al Gobierno oportunamente el comprobante de haber cancelado el crédito á favor del Ferrocarril de la Sabana y haber atendido al servicio de los demás créditos y obligaciones que el Gobierno ha contraído durante el tiempo que ha tenido la administración;

i) Con la entrega que el Gobierno haga á la Compañía del Ferrocarril con todo lo que le pertenece, quedará á paz y salvo por razón de la administración que ha tenido del Ferrocarril desde el veintiuno de Abril antepasado”.

De estas cláusulas resulta que, no obstante el contrato de compraventa del Ferrocarril, el Gobierno no se consideró dueño de éste *sino mero administrador de él*, puesto que en este carácter, no en el de dueño, contrajo obligaciones que la Compañía debía cancelar, y porque estipuló que con la entrega que del Ferrocarril hiciera á la Compañía, quedaría «*á paz y salvo por razón de la administración que ha tenido del Ferrocarril desde el veintiuno de Abril antepasado*», esto es, desde el día 21 de Abril de 1905, fecha del contrato de compraventa del Ferrocarril del Sur. El dueño no estipula que queda á *paz y salvo* por razón de la administración *de sus propios bienes*. Los administradores de bienes ajenos son los que dejan constancia de quedar á paz y salvo con los dueños de esos bienes.

El contrato que estudio no es, pues, una ratificación del de 21 de Abril de 1905; antes bien, tiende á demostrar la exactitud de los siguientes conceptos, emitidos en el *Alegato* impreso presentado á la

Corte Suprema por el apoderado sustituto de la *Colombian Southern Railway Company Limited* en pleito que contra ésta sigue el Gobierno:

“El señor Torres apeló á que el Gobierno le ayudara en sus dificultades, no con el ánimo de perjudicar en forma alguna á la Nación sino con el de impedir el desastre á que siempre conduce el pánico y la impaciencia del público en esta clase de desgraciadas situaciones. El General Reyes manifestó muy buena voluntad en ayudarlo y Torres puso toda su confianza en el Gobierno por aquél presidido. Así fue como llegó á convenirse que el Gobierno compraría el Ferrocarril del Sur por \$ 30.000,000, pagaderos á plazos, y que la Compañía Colombiana recuperaría la cosa vendida dentro del año siguiente por \$ 300,000 en oro, y siendo de advertir que Torres entregaba el Ferrocarril inmediatamente, mientras que el Gobierno no empezaba á pagar sino seis meses después y por mensualidades. El propósito de este negocio era que Torres pudiera hacer frente á sus dificultades con las Libranzas que el Gobierno entregaba, y que dentro del año de la retroventa pudiera colocar el Ferrocarril en Europa y con parte de su precio pagar al Gobierno. Nunca hubo, pues, en el señor Torres intención de vender definitivamente el Ferrocarril al Gobierno, ni en éste de comprárselo”.

*

Contrato de 7 de Julio de 1908.

(Diario Oficial número 12,726)

Por este contrato, el Gobierno se obligó para con la Compañía del Ferrocarril del Sur á vender á la Compañía *The Tequendama Syndicate Limited*, que se debía organizar conforme á las leyes inglesas,

los bienes que se enumeran en el mismo contrato y que el Gobierno adquirió por el de 21 de Abril de 1905. Si el Gobierno adquirió por este último contrato el dominio del Ferrocarril del Sur, no se comprende por qué se obligó para con una Compañía que ningún derecho tenía sobre él, á venderlo por cierto precio y en determinadas condiciones á una Compañía inglesa. Esta obligación, contraída por el Gobierno, concurre á demostrar que al celebrar el contrato de 21 de Abril de 1905, aquél no se propuso adquirir el dominio del Ferrocarril, y que sólo tuvo en mira, como se dice en la parte que he transcrito del *Alegato* citado, auxiliar á uno de sus amigos, que se encontraba en momentáneas dificultades pecuniarias.

En el contrato de 7 de Junio de 1906 se encuentran estas otras cláusulas:

“c) El Gobierno devolverá á la Compañía la propiedad de los demás valores que fueron objeto del contrato de compraventa que consta en la escritura número 672 yá citada, y que no sean los relacionados en la cláusula precedente;

“j) Son de cargo de la Compañía del Ferrocarril las comisiones que haya de abórnarse al Banco Central por los servicios que tiene que prestar conforme á este contrato;

“k) La Compañía declara al Gobierno á paz y salvo por toda cuenta proveniente de la administración del Ferrocarril en todo el tiempo en que ha estado á su cargo”.

De este contrato aparece que el Gobierno obra como administrador, no como dueño del Ferro-

carril. Como mandatario de la Compañía se obligó á vender el Ferrocarril. Procedió como mandatario de la Compañía al obligarla á pagar al Banco Central los servicios que éste debía prestar, y al exigir una vez más que la Compañía lo declarara *á paz y salvo por toda cuenta proveniente de la administración del Ferrocarril en todo el tiempo en que ha estado á su cargo.*

No es ratificar un contrato de compraventa obligarse el comprador á vender á un tercero parte de los bienes que se dicen comprados y á devolver el resto de ellos al mismo vendedor. Precisamente esto es lo contrario de ratificar.

Pero no es esto sólo:

Por la cláusula *f)* del contrato, el Gobierno se obliga á pagar con ciertas condiciones las libranzas que emitió, y por la cláusula *g)*, la Compañía se obligó á reembolsar el valor de las libranzas y las sumas que había entregado por cuenta del precio del Ferrocarril.

Las libranzas de que se habla se emitieron en pago del precio del Ferrocarril; y en este contrato, la Compañía vendedora se obliga á reembolsar al Gobierno comprador el valor de las mismas libranzas y las sumas erogadas por él en pago del precio del Ferrocarril. Esto es resolver el contrato de compraventa, no es ratificarlo.

En el contrato de compraventa celebrado entre la Compañía y el Gobierno quedaron comprendidos, además del Ferrocarril, varios créditos: uno á cargo

del Gobierno y otro á cargo del Departamento; y por la cláusula g) del contrato que examino, el Gobierno se obligó á deducir estos créditos del valor de las libranzas y de las sumas que hubiera entregado por cuenta del precio del Ferrocarril.

Restituír las cosas al estado anterior á la celebración de un contrato no es ratificarlo, y aquello fue lo que se hizo por el contrato que estudio.

Luego este contrato no ratifica el de compraventa celebrado el 21 de Abril de 1905. Este contrato comprueba dos cosas: que el Gobierno no pagó el precio del Ferrocarril, y que la compraventa fue *apenas aparente*; fue una simulación de contrato.

*

Contrato de 10 (ó más bien 22) de Agosto de 1907.

(*Diario Oficial* número 13,062)

Este contrato, citado por el señor Procurador, versa «sobre arreglo de cuentas pendientes entre el Gobierno y dicha Compañía» del Ferrocarril del Sur.

La cláusula 6.ª de este contrato dice:

“La Compañía del Ferrocarril del Sur debe á su turno al Gobierno la cantidad de trescientos mil pesos (\$ 300,000) en oro, por valor de las libranzas que pagó, giradas por el Gobierno nacional á favor de la Compañía y á cargo del Banco Central”.

Y después de enumerar otras cantidades que la Compañía debe al Gobierno, dice:

“De modo que el crédito del Gobierno para con la Compañía del Ferrocarril del Sur asciende á trescientos seis mil pesos (§ 306,000) en oro. Deducida la cantidad de sesenta y seis mil novecientos noventa y dos pesos treinta centavos en oro que el Gobierno adeuda á la Compañía, queda á cargo de la Compañía un saldo de doscientos treinta y nueve mil siete pesos setenta centavos (§ 239,007-70) en oro, cantidad que recibirá el Gobierno al hacer la venta del Ferrocarril á la Compañía inglesa llamada *The Colombian Southern Railway Limited*, la mitad en dinero efectivo y la otra mitad en acciones de esta Compañía completamente pagadas al tenor del inciso g) del artículo 4.º del contrato de 7 de Julio de 1906, celebrado con el Gobierno Nacional y publicado en el número 12,726 del *Diario Oficial*”.

Según la cláusula 5.ª, la deuda á cargo del Gobierno y á favor de la Compañía proviene del valor de las zonas de terreno compradas por ella para el Ferrocarril, del saldo de una subvención y de intereses sobre el valor de dichas zonas. Estos créditos fueron cedidos al Gobierno por el contrato de compraventa del Ferrocarril, como consta en la cláusula v del contrato de 21 de Abril de 1905.

Si el Gobierno, no obstante haber adquirido esos créditos el 21 de Abril de 1905, los pagó conforme al contrato que analizo, fue, ó porque el contrato de 21 de Abril es ficticio ó simulado, ó porque se resolvió ó rescindió ese contrato; pero en ningún caso el pago, ni ese mismo contrato, son ratificación del contrato de 21 de Abril sobre compraventa del Ferrocarril del Sur. Pagar al cedente los créditos cedidos por éste al deudor no es ratificar el contrato de cesión.

Si como dice la cláusula 6.^a del contrato de que me ocupo, la Compañía del Ferrocarril del Sur debe al Gobierno trescientos mil pesos en oro, valor de las libranzas emitidas para pagar el precio del Ferrocarril, según sostiene el señor Procurador, es claro que dichas libranzas no se dieron en pago de aquel precio puesto que el Gobierno las cobró á la Compañía, y es, por tanto, evidente que el Gobierno no ha pagado el precio del Ferrocarril.

La cláusula 8.^a del contrato dice, entre otras cosas:

“.....En tal virtud, desde la fecha en que este contrato quede perfeccionado empezarán á contarse los cincuenta y cinco años durante los cuales el concesionario tiene derecho de usufructuar el Ferrocarril, y vencidos los cuales pasará la dicha empresa á poder de la Nación sin mediar indemnización ninguna, de acuerdo con el artículo 3.^o del contrato de 12 de Julio de 1895, celebrado entre el Ministerio de Hacienda y el doctor Guillermo Torres. En consecuencia, para el cumplimiento del presente contrato, la Compañía del Ferrocarril del Sur hace constar solemnemente que queda á paz y salvo con el Gobierno por razón á la subvención á que tenía derecho por la construcción del Ferrocarril en la extensión dada al servicio público...”

De esta cláusula resulta que el Gobierno no se consideraba con derecho al Ferrocarril por virtud del contrato de compraventa de 21 de Abril de 1905, puesto que estipuló que vencidos cincuenta y cinco años, contados desde la fecha del contrato, el Ferrocarril pasaría á poder de la Nación sin me-

diar indemnización ninguna; y que el Gobierno no se reputó dueño de los créditos de que habla el citado contrato de 21 de Abril, desde luego que hizo constar solemnemente en dicha cláusula 8.^a que quedaba á paz y salvo con la Compañía por razón de la subvención á que ésta tenía derecho.

El contrato de que se trata demuestra, pues, que el de 21 de Abril de 1905 es *apenas aparente*. No es ratificación de él: es su desconocimiento.

*

Contrato sobre compraventa del Ferrocarril del Sur, celebrado entre el Gobierno y el señor doctor Antonio José Cadavid como apoderado de "The Colombian Southern Railway Limited".

(Diario Oficial número 13,080)

En este contrato no estuvo representada, ni bien ni mal, la Compañía del Ferrocarril del Sur.

En este contrato se consignó lo siguiente:

“6.º El referido Gobierno se compromete á dar al referido Ferrocarril y á los bienes inventariados un título bueno y válido, con arreglo á las leyes de Colombia y á satisfacción de la Compañía ó de sus abogados, ó de un representante acreditado en Colombia; pero nada de lo consignado en este convenio hará al referido Gobierno ó á la Compañía responsable en concepto alguno de las deudas ú obligaciones en que hubieren incurrido los antiguos propietarios del Ferrocarril ó de los bienes inventariados.

7.º En el caso de que dicho Gobierno dejare de dar un buen título al citado Ferrocarril ó á los bienes inventariados, la Compañía quedará libre para notificar al refe-

rido Gobierno la rescisión del convenio; pero esa notificación no dará lugar á reclamación alguna de compensación por cualquiera parte contratante en contra de la otra”.

Hasta el 27 de Febrero de 1907, fecha de la celebración del contrato de que copio estos artículos, el título del Gobierno sobre el Ferrocarril del Sur no era *bueno y válido* con arreglo á las leyes de Colombia. Así lo dijeron los contratantes, y el Gobierno se comprometió á dar á la Compañía un título *bueno*. Luego hasta el 27 de Febrero de 1907, el Gobierno, según su propia confesión, no tenía título válido sobre el Ferrocarril.

Del 27 de Febrero al 22 de Agosto de 1907, fecha, esta última, en que el Poder Ejecutivo aprobó el citado contrato, no aparece en parte alguna que el Gobierno adquiriera sobre el Ferrocarril título *bueno y válido*, mejor que el que tenía el 27 de Febrero de 1907 ó siquiera igual á éste. Luego el Gobierno vendió á la citada Compañía y ella compró el Ferrocarril del Sur á sabiendas de que el título del vendedor no era ni *bueno* ni *válido*.

*

Contrato de 12 de Agosto de 1907, aprobado el 22 del mismo mes.

(Diario Oficial número 13,107)

En este contrato se dice que el señor doctor Antonio José Cadavid, representante de la Compañía inglesa, ha exigido al Gobierno que le otorgue el título de propiedad sobre el Ferrocarril del Sur, cosa

que los contratantes — el Gobierno, y el señor Miguel Nieto como Gerente de la Compañía del Ferrocarril del Sur — «creyeron conveniente porque el cumplimiento del contrato de 6 de Julio de 1906, sin perjudicar al Gobierno, favorece los intereses de los dueños de acciones de la Compañía del Ferrocarril del Sur y los de los acreedores del señor Guillermo Torres». Por tanto, convinieron en que el Gobierno procedería á otorgar á la Compañía inglesa el título de propiedad sobre el Ferrocarril del Sur mediante ciertas condiciones.

Una de estas condiciones fue el compromiso que la Compañía del Ferrocarril del Sur contrajo de comprar al Gobierno, por su valor nominal, las acciones que debía recibir en pago de su acreencia «conforme al contrato sobre liquidación de cuentas de fecha 10 del mes en curso».

Otra de aquellas condiciones fue la obligación que la Compañía del Ferrocarril del Sur contrajo de obtener «del acreedor hipotecario que conceda al Gobierno prelación efectiva para que el Banco Central pague de preferencia los ciento diez y nueve mil quinientos tres pesos ochenta y cinco centavos (\$ 119,503-85) oro que conforme á la liquidación respectiva le corresponden».

Se observa á primera vista que el Gobierno no contrató como dueño del Ferrocarril del Sur. Fue en virtud de contrato con el que creyó Gerente de la Compañía del Ferrocarril del Sur que se juzgó autorizado para proceder á otorgar á la Compañía ingle-

sa el título de propiedad sobre el Ferrocarril del Sur. Procedió como mandatario, no como dueño.

El Gobierno se comprometió á otorgar á la Compañía inglesa título de dominio sobre el Ferrocarril con la condición de que la Compañía del Ferrocarril del Sur le comprara por su valor nominal las acciones que debía recibir en pago del valor de las libranzas que emitió para cubrir el precio del Ferrocarril; es decir, que el Gobierno no intervino en el contrato como vendedor del Ferrocarril sino como acreedor de la Compañía del Ferrocarril del Sur por el valor de unas libranzas cuyo pago quiso asegurar adquiriendo preferencia sobre acreedores hipotecarios.

Según el artículo 6.º del contrato, si «el Gobierno no recibiere dentro de los siete meses contados desde la aprobación del presente los valores que le corresponden conforme á la liquidación de cuentas efectuada en el contrato de fecha 10 del presente yá citado, el presente contrato quedará resuelto y el Gobierno libre de toda responsabilidad para con la Compañía y para con los tenedores de acciones, y las cosas volverán al estado que hoy tienen, conservando todos sus derechos tanto el Gobierno como la Compañía».

Ninguna duda queda, pues, de que lo que hubo fue que se disfrazó con las formas de cumplimiento de un contrato de compraventa la emisión y entrega de unas libranzas á cargo del Tesoro Público, y de que en todos los contratos posteriores al *aparente* de

compraventa, el Gobierno sólo ha tenido en mira asegurar el reintegro del valor de las citadas libranzas.

* * *

Prescripción.

El señor Procurador sostiene que la acción de nulidad relativa está prescrita por cuanto el lapso para esta clase de prescripción es, en su concepto, de cuatro años, no de ocho, por tratarse de una sociedad industrial y no de una corporación ó fundación de beneficencia pública, que son — dice — las que la ley asimila en cuanto á la nulidad de sus actos ó contratos á las personas que están bajo tutela ó curaduría.

Es cierto que el artículo 635 del Código Civil está redactado así:

“Las sociedades industriales no están comprendidas en las disposiciones de este Título (36, Libro 1.º): sus derechos y obligaciones son reglados, según su naturaleza, por otros títulos de este Código, y por el Código de Comercio.

Tampoco se extienden las disposiciones de este Título á las corporaciones ó fundaciones de derecho público, como los establecimientos que se costean con fondos del Tesoro nacional”.

Tenemos, pues, que las sociedades industriales y las corporaciones de derecho público, que son personas jurídicas, no están comprendidas en las disposiciones del Título 36, Libro 1.º, *De las personas jurídicas*, del Código Civil.

Los derechos y obligaciones de las sociedades industriales se reglan, dice el artículo copiado, según su naturaleza, *por otros títulos de este Código, y por el Código de Comercio.*

Ahora bien: el artículo 1745, Título 20, Libro 4.º del Código Civil, dice:

“Las corporaciones de derecho público y las personas jurídicas son asimiladas en cuanto á la nulidad de sus actos ó contratos á las personas que están bajo tutela ó curaduría”.

Las corporaciones de derecho público no se rigen por las disposiciones del Título 36, Libro 1.º del Código Civil, y sin embargo están asimiladas en cuanto á la nulidad de sus actos ó contratos á las personas que están bajo tutela ó curaduría.

Las sociedades industriales no se rigen por las disposiciones del Título 36, Libro 1.º del Código Civil: sus derechos y obligaciones se reglan por otros títulos de este Código, entre los cuales el Título 27, Libro 4.º, contiene el artículo 2079, cuyo inciso segundo dice:

“La sociedad forma una persona jurídica distinta de los socios individualmente considerados”.

Y en el Título 20, Libro 4.º del mismo Código, el inciso segundo del artículo 1745 dice que «*las personas jurídicas son asimiladas en cuanto á la nulidad de sus actos ó contratos á las personas que están bajo tutela ó curaduría*».

Dicho inciso habla *de las personas jurídicas*, de todas las personas jurídicas, y entre ellas están las que no se rigen por las disposiciones del Título 36, Libro 1.º del Código Civil, pero que se reglan por otros títulos de este Código, tales como los Títulos 27 y 20, el primero de los cuales declara que las sociedades son personas jurídicas. Los derechos y obligaciones de éstas se reglan por los Títulos citados, de acuerdo con el artículo 635 del Código Civil, artículo en que el señor Procurador apoya sus opiniones.

Luego no está probada la excepción de prescripción opuesta por el señor Procurador, porque la Compañía demandante es persona jurídica conforme al inciso segundo del artículo 2079 del Código Civil; porque como persona jurídica, según el inciso segundo del artículo 1745 del mismo Código, está asimilada en cuanto á la nulidad de sus actos ó contratos á las personas que están bajo tutela ó curaduría; y porque siendo persona jurídica y estando, por tanto, asimilada á los menores, tiene derecho, conforme al inciso cuarto del artículo 1750 del Código citado, á que se le duplique el cuadrienio para pedir la declaración de nulidad; es decir, que puede ejercitar la acción dentro de ocho años contados desde la celebración del contrato.

De todo lo expuesto resulta que el contrato de 21 de Abril de 1905 sobre compraventa del Ferrocarril del Sur, tantas veces citado, es simulado (1); y que suponiéndolo real y suponiendo legítimo representante de la Compañía del Ferrocarril del Sur al señor doctor Guillermo Torres, ese contrato está viciado de nulidad relativa; que no está prescrita la acción rescisoria; y que, aun suponiendo que no exista aquella nulidad ó que esté prescrita esta acción, el Gobierno no pagó el precio del Ferrocarril.

Bogotá, 27 de Abril de 1911.

FERNANDO CORTÉS

(1) En este juicio se ha supuesto que tal contrato es verdadero, real.



UNIVERSIDAD
ABIERTA DEL MUNICIPIO DE BOGOTÁ
Biblioteca Sala Patrimonial



Digitized by Google