

AFZ-4251

2

DEMANDA

INTENTADA POR EL

PROCURADOR GENERAL DE LA NACION

CONTRA LA COMPAÑÍA

DEL FERROCARRIL DE PANAMA.



BOGOTÁ

IMPRESA DE VAPOR DE ZALAMEA HERMANOS.

1885

DEMANDA

INTENTADA POR EL

PROCURADOR GENERAL DE LA NACION

CONTRA LA COMPAÑÍA

DEL FERROCARRIL DE PANAMA.



BOGOTÁ

IMPRESA DE VAPOR DE ZALAMEA HERMANOS.

1885

Señores Magistrados de la Corte Suprema federal.

Yo, Carmelo Arango M., de este vecindario, Procurador general de la Nación, á nombre de la República y en defensa de sus derechos é intereses, ante vosotros, en la mejor forma, propongo demanda contra la Compañía del Ferrocarril de Panamá, domiciliada en la ciudad de Nueva York, Estados Unidos del Norte, por violación de un contrato, y digo :

Que por contrato celebrado el 5 de Julio de 1867, "reformatorio del de 15 de Abril de 1850, sobre construcción de un camino de carriles de hierro de un Océano á otro, por el Istmo de Panamá," aprobado por la ley 46, de 16 de Agosto del mismo año, el Gobierno de los Estados Unidos de Colombia concedió á la Compañía del Ferrocarril de Panamá *el uso y posesión*, por noventa y nueve años, del Ferrocarril construído por ella, existente entre las ciudades de Colón y Panamá; reservándose la Nación el dominio directo ó sea la nuda propiedad del Ferrocarril, con todas sus dependencias, anexidades y accesorios, como edificios, almacenes, muelles, astilleros, telégrafo entre Colón y Panamá, dependiente del camino, y en general cualesquiera objetos muebles é inmuebles, bien sea que tengan por destino especial el servicio de los trasportes, ó que sean aplicables á algún otro objeto conexionado con la empresa.

El dominio directo ó la nuda propiedad que tiene la República en el Ferrocarril de Panamá, con todas sus dependencias, quedó establecido por los artículos 1º, 28, 29, 30, 35 y 36 del contrato de 1867. Por el artículo 1º se estipuló que el Gobierno le concedía á la Compañía *el uso y posesión* del Ferrocarril, por noventa y nueve años, pasados los cuales, según el artículo 36, aquel derecho pasa á la República y se consolida con la propiedad.

Los artículos 1º y 36 del contrato dicen así :

“ Artículo 1.º El Gobierno de los Estados Unidos de Colombia concede á la Compañía del Ferrocarril de Panamá *el uso y posesión*, por noventa y nueve años, del Ferrocarril construído por ella, que actualmente existe entre las ciudades de Colón y Panamá. Esta concesión comprende no sólo el camino, sino también los edificios, almacenes, muelles, astilleros, telégrafo entre Colón y Panamá dependiente del camino ; y, en general, todas las dependencias y demás obras de que hoy está en posesión dicha Compañía, necesarias para el servicio y desarrollo de la empresa, y las que en lo sucesivo establezca con el mismo objeto.

“ Artículo 36. Al espirar el término del privilegio y por el sólo hecho de su espiración, quedará sustituído el Gobierno de la Unión Colombiana en todos los derechos de la Compañía, y entrará inmediatamente en el goce de la vía de comunicación, de todos sus enseres, de todas sus dependencias y de todos sus productos. La Compañía estará obligada á entregar al Gobierno en buen estado los caminos, las obras que los compongan y sus dependencias, tales como atracaderos, lugares de descarga, oficinas, máquinas, y, en general, cualesquiera objetos muebles é inmuebles, bien sea que tengan por destino especial el ser-

vicio de los trasportes, ó que sean aplicables á algún otro objeto conexionado con la empresa.”

Constituído el usufructo, la Compañía del Ferrocarril de Panamá tiene la obligación de conservar la cosa fructuaria en buen estado, para entregarla así al nudo propietario en los casos en que caduque el usufructo, según el contrato de 1867, ó según el derecho civil nacional.

Algunos de los derechos y obligaciones del nudo propietario y del usufructuario, que nacen de la ley civil, se encuentran determinados en las leyes 20 y 22, título 31, y 4^a, título 32, partida 3^a, que dicen lo siguiente :

Ley 20. “ Et decimos que la persona del home en tres maneras puede haber tal servidumbre en las cosas ajenas: la primera es quando un home otorga á otro para en toda su vida ó á tiempo cierto el usufruto que saliere de algunt heredamiento, ó de alguna su casa, ó de sus siervos, ó de sus ganados ó de otras cosas de que podiese salir renda ó fruto: et tal otorgamiento como éste puédese facer por postura ó en testamento. Pero aquel á quien fuere otorgado poder de esquilmar alguna destas cosas sobredichas, débela esquilmar á buena fé dando primero buen recabdo que la cosa en que ha el usufruto non se pierda nin se empeore por su culpa nin por cobdicia que le mueva á esquilmarla más de lo que conviene: et quando él finare ó se cumpliere en otra manera el tiempo á que la debie esquilmar, que la cosa sea tornada á aquel que le otorgó el usufruto della, ó á quien él mandare, ó á sus herederos si él fuere finado..... et aun decimos que debe dar buenos fiadores que usará de la cosa á buena fé como buen home, non haciendo daño en ella porque se empeorase ó se perdiese por su culpa.”

Ley 22. “ Guisada cosa es et derecha que qualquier

á quien fuese otorgado el usufruto de alguna cosa, ó de alguna heredad ó de algunos ganados, que así como quiere haber la pro de aquello en que le es otorgado este derecho, que puñe quanto podiere de lo aliñar, et de lo guardar et de lo endereszar bien et lealmiente, de manera que si fuere casa, que la repare et la enderesze que non caya nin se empeore por su culpa; et si fuere heredad, que la labre bien et la aliñe; et si fuere viña ó huerta, que faga eso mesmo; et si se secaren algunas vides ó árboles, que plante otros en su lugar; et si fueren ganados et se morieren algunos, que de los fijos ponga et crie otros en lugar de aquellos que se morieren; et si diezmo ó otro tributo ó pecho alguno hobiere á salir de la cosa en que le otorgaron el usufruto, él lo debe pagar del fruto que levare ende, de manera que la cosa de que sale finque salva et sin embargo á aquel cuya es. Mas el que hobiese el uso tan solamente en la cosa, segun dexiemos en la ley ante desta, non es tenuto ni obligado á facer ninguna destas cosas sobredichas en aquella cosa en que lo hobiere, fueras ende si fuese tan pequeña que él solo se levase todo el esquilmo por razón del uso que habie en ella: ca entonce tenuto serie de aliñarla, et de la guardar et de pechar por ella así como sobredicho es.”

Ley 4.^a “Habiendo algunt home el usufruto en campo, ó en huerta ó en lugar ajeno, si alguno que non fuese señor de aquella cosa comenzare alguna labor nuevamente en ella, aquel que debe haber el usufruto bien le puede vedar que non labre hi mas: eso mesmo puede facer el que lo toviese á peños, ó en feudo ó á cienso. Et como quier que pueda facer este vedamiento al extraño, non lo podiere facer al señor del suelo; pero poderle hie demandar que mejorase todo el menoscabo quel avino en el usufruto por

razon de aquella labor que comenzó hi nuevamente, et él es tenuto de lo facer.”

Los artículos 823 y 854 del Código Civil de la Unión imponen también á la Compañía usufructuaria el deber de conservar el Ferrocarril, quedando responsable á la República no sólo de sus propios hechos ú omisiones, conforme al artículo 861 del mismo Código, sino de los hechos ajenos á que su negligencia haya dado lugar. Este artículo previene lo que sigue :

“ Art. 861. El usufructuario es responsable no sólo

de sus hechos ú omisiones, sino de los hechos ajenos á que su negligencia haya dado lugar.

Por consiguiente, es responsable de las servidumbres que por su tolerancia haya dejado adquirir sobre el predio usufructuario y del perjuicio que las usurpaciones cometidas en la cosa fructuaria hayan inferido al dueño, si no los ha denunciado al propietario oportunamente, pudiendo.”

Pero la Compañía del Ferrocarril de Panamá no ha cumplido todas las obligaciones que contrajo por el contrato de 1867, ni algunas de las que tiene según el derecho común, dando motivo para que se declare caducado el derecho que hoy tiene de gozar el usufructo.

De los artículos 2.º y 3.º del contrato de 1867 se deducen derechos y obligaciones coexistentes, para la República como dueño del dominio directo y para la Compañía del Ferrocarril como dueño del dominio útil.

Dicen esto :

Artículo 2.º El Gobierno de la República se compromete, durante el tiempo que permanezca vigente el privilegio exclusivo que se concede á la Compañía para la explotación del Ferrocarril, á no construir por sí, ni con ayuda de persona ó Compañía alguna, por cualquier título

de sus
ajenos

que p
fructu
en la
denun

cump
trato
cho c
cado

despr
Nació
pañía

prom
privil
explo
ceder

que sea, la facultad de establecer ningún otro camino de carriles de hierro en el Istmo de Panamá, y se estipula igualmente que mientras subsista el mencionado privilegio, el Gobierno no podrá emprender por sí, *ni permitir* que persona alguna emprenda sin *acuerdo ó consentimiento de dicha Compañía*, la apertura ó explotación de ningún Canal marítimo que comuniqué los dos Océanos al través del expresado Istmo de Panamá al Oeste de la línea del Cabo Tiburón en el Atlántico y Punta Garachiné en el Pacífico. Pero queda estipulado que el derecho que se concede á la Compañía para dar su consentimiento, no se extiende á que pueda oponerse á la construcción de un Canal al través del Istmo de Panamá (*excepto en la actual ruta del mismo Ferrocarril*), sino solamente á que pueda exigir un precio equitativo por tal privilegio y como indemnización por los daños que pudiese sufrir la Compañía del Ferrocarril por la concurrencia ó competencia del Canal.

“ Si al Gobierno de los Estados Unidos de Colombia no le pareciere la suma que se exija por la Compañía, equitativa, entonces será fijada por árbitros en Nueva York ó Panamá, el uno nombrado por el Gobierno y el otro por la Compañía; y en caso de no estar éstos de acuerdo, los dos nombrarán un tercero, cuyo fallo será sin apelación. Para pronunciar el fallo, los árbitros tendrán en consideración los fundamentos en que se apoye la Compañía y el informe que dará el Gobierno sobre la materia, y en vista de ellos resolverán, sin apelación, lo que crean más justo y equitativo. *La suma, cualquiera que sea, que definitivamente se designe, corresponderá por mitad á la Compañía del Ferrocarril y al Gobierno de Colombia.*

“ Art. 3º En compensación y como precio de estas

concesiones, la Compañía del Ferrocarril se obliga á pagar al Gobierno de los Estados Unidos de Colombia un millón de pesos en oro americano, ó en letras sobre Nueva York, pagaderas en la misma especie, según elija el Gobierno, el día en que este contrato sea aprobado por el Congreso; y á pagar, desde ahora y hasta la espiración del presente privilegio, una renta anual de doscientos cincuenta mil pesos en oro americano. Los pagos los verificará la Compañía por trimestres en Nueva York, al Agente que designe el Gobierno de los Estados Unidos de Colombia, ó, si al Gobierno le conviene, la Compañía pondrá el dinero en Londres ó en Panamá, dando el Gobierno el aviso necesario á la Compañía de Nueva York. Estos trimestres se comenzarán á contar desde el día de la aprobación de este contrato por el Congreso.”

Por el artículo 2.º se fijó como zona privilegiada para la Compañía del Ferrocarril, la parte Oeste de la línea Cabo Tiburón en el Atlántico y Punta Garachiné en el Pacífico, y dentro de esa zona está la ruta del Ferrocarril. Sin el acuerdo ó consentimiento de la Compañía, el Gobierno no puede permitir que persona alguna emprenda la apertura ó explotación de ningún Canal marítimo que comunique los dos Océanos, al través del Istmo de Panamá, dentro de la zona privilegiada, sin que la Compañía pueda oponerse á la construcción de un Canal al través del expresado Istmo; *excepto en la ruta del Ferrocarril*, debiendo exigir un precio equitativo por su consentimiento.

Del sentido literal de las palabras de este artículo 2º, resulta que al Gobierno corresponde exclusivamente dar el permiso para abrir un Canal marítimo, dentro de la

privilegiada, con exclusión del camino de rieles, previo el

acuerdo ó consentimiento de la Compañía. Así pues, si la Compañía, á más del *acuerdo ó consentimiento*, ha dado *permiso* tácito ó expreso para la apertura de un Canal, ha violado el contrato de 1867, al apropiarse derechos que sólo al Gobierno corresponden.

El derecho de la Compañía para dar su consentimiento se convierte en obligación, porque no puede oponerse á la construcción de un Canal al través del Istmo de Panamá (*excepto en la ruta del mismo Ferrocarril*). Para mayor claridad debe establecerse la diferencia que hay entre la *zona privilegiada* y la *ruta* del Ferrocarril, diferencia esencial que descubre el verdadero sentido del artículo 2.º del contrato, del cual nacen, entre otros, los deberes siguientes de la Compañía, que jamás puede eludir, sin exponerse á la pérdida del usufructo :

1.º La Compañía tiene el deber de oponerse á la apertura de un Canal marítimo por la ruta mismo del Ferrocarril ;

2.º Debe dar su consentimiento para abrir el Canal, fuera de la ruta del Ferrocarril y dentro de la zona privilegiada ; y

3.º Para dar su consentimiento la Compañía, debe *puede* exigir una indemnización equitativa, que debe someterse á la aprobación del Gobierno de Colombia, de la cual corresponde á éste la mitad.

La frase "*excepto en la actual ruta del mismo Ferrocarril*," que se encuentra entre paréntesis en el artículo 2.º del contrato, no puede interpretarse *puede oponer*

Ferrocarril, confirma la interpretación anterior y justifica la previsión del Gobierno al estipular aquella prohibición : porque la República sería la única que vendría á sufrir pérdidas considerables con la destrucción del Ferrocarril, como dueña del dominio directo, cuando por espirar el término del privilegio ó por los casos especiales de caducidad que determinan la ley y el contrato, deba sustituir á la Compañía en todos sus derechos y entrar en el goce de la vía, con todas sus dependencias y en el de todos sus productos.

Sin destruir el Ferrocarril, al abrirse el Canal, por la competencia de la nueva vía y las mayores ventajas que ofrecerá al comercio, los rendimientos del Ferrocarril disminuirán notablemente ; y fué con el objeto de indemnizarse de esos perjuicios, que el Gobierno se reservó la mitad de la indemnización que ha debido pedirse, para dar el consentimiento para abrir el Canal. Sin embargo, la forma que se ha dado á esa indemnización ha sido escogida para excluir á Colombia de la participación que le corresponde legítimamente.

Según el plano presentado al Gobierno por el Presidente-Director de la Compañía universal del Canal, para la nueva obra, la ruta del Ferrocarril se corta por el Canal en dos puntos, en las secciones de San Pablo y Río Grande, y aunque pudiera alegarse por la Compañía del Ferrocarril, que ella restablecerá el camino en ruta distinta, en virtud del derecho que le concede la última parte del artículo 7º del contrato, es bueno advertir, que ese derecho de la Compañía para dar al Ferrocarril una dirección distinta es en el caso, como lo dice el mismo artículo 7º, de que la nueva dirección sea más favorable á la empresa. En tiempo será fácil comprobar lo contrario.