PLEITO

SOBRE LA

ISLA DE MANZANILLO

ALEGATO

DEL APODERADO DE LA COMPAÑIA DEL FERROCARRIL DE PANAMA

1890

BOGOTA [COLOMBIA]

Imprenta de "La Luz," Calle 13, número 100

Apartado 160. Teléfono 220

Señores Magistrados de la Corte Suprema de Justicia.

Como apoderado de la Compañía del ferrocarril de Panamá, voy á complementar la defensa de sus derechos, en el pleito que se le sigue sobre entrega de la isla de Manzanillo. La base de esa defensa, que no es otra que la recta inteligencia del contrato celebrado en 1867 entre la República y la Compañía, fue establecida por mí en la contestación de la demanda. Creí entonces, y creo todavía, que era de mi deber arrostrar lealmente el debate desde el principio. Así lo exigían la cuantía del pleito, la categoría de la parte demandante—la Nación,—la respetabilidad de la entidad demandada, la naturaleza del juicio, que ha de seguirse en una sola instancia, y por último el acatamiento que se os debe y que merecéis como primer Tribunal de la República.

No me ceñí, pues, como pude hacerlo, á negar la pretensión del demandante y expresar sucintamente la razón de la negativa, sino que expuse con franqueza y amplitud los fundamentos del derecho del demandado. De ahí el que mi escrito de contestación de la demanda fuera calificado de "verdadero alegato de conclusión" por el señor Abogado de la parte contraria. No tuve, sin embargo, la fortuna ó el honor de que imitase mi ejemplo mi ilustrado contendor; quien, al contestar el traslado de mi respuesta, en vez de refutarla, se limitó á insistir en las pretensiones de la demanda. Por eso, y porque ni el señor Procurador General de la Nación, ni el mismo señor Abogado han presentado todavía su

alegato de conclusión, á pesar de haber transcurrido varios meses desde el tiempo en que debieron hacerlo, estoy en la perplejidad de no saber qué argumentos de la defensa debo reforzar, y en la imposibilidad de contestar directamente los que no dejarán de aducir los señores Procurador y Abogado antes de vuestra sentencia. Espero, pues, que al proferirla, os serviréis tener en cuenta esa circunstancia que ha hecho singularmente desfavorables para mi parte las condiciones del debate.

Tal persistencia de la parte contraria en rehuír el debate en condiciones iguales, me autoriza para pensar que poco ó nada confía en el buen éxito de su causa. Concurren á ello, además, el no haber activado el señor demandante el juicio de modo alguno, y el no haber hecho practicar la mensura que solicitó de la isla de Manzanillo; prueba que taché de inconducente, y que él juzgaba indispensable para determinar la parte de la Isla que debía mandársele entregar en el caso de que ganase el pleito.

I

Estoy acorde con el señor demandante en que el juicio "versa sobre la inteligencia y cumplimiento de los contratos celebrados por el Poder Ejecutivo Nacional y la Compañía del ferrocarril de Panamá." Por eso no aduje otras pruebas que las que tienden á poner de manifiesto la intención de los contratantes respecto á la isla de Manzanillo, á determinar la inteligencia dada por ellos y por los funcionarios públicos nacionales al contrato de 1867, y á esclarecer los antecedentes de ese contrato en lo concerniente al punto controvertido.

Respecto de estos últimos, debo advertir que no habiendo recibido aún instrucciones ni dato ó documento alguno de la Compañía cuando se me dio traslado de la demanda, no me fue posible mencionarlos todos al contestarla. De algu-

nos de ellos no vine á tener conocimiento sino por la contestación de la demanda que suscribió con posterioridad en Nueva York el señor Presidente de la Compañía.

Entre esos documentos ó antecedentes hay tres de que no hablé y que son importantes, á saber:

1) La escritura pública por la cual la Compañía del ferrocarril de Panamá compró en 1852 por $ 1,000, á un tal Daniel George, las tierras entonces útiles de la isla de Manzanillo, á las cuales se creía éste con derecho exclusivo como cultivador de ellas, conforme á las leyes de la República.

No se ha podido traer al juicio la copia auténtica de esa escritura porque, según se informó en el exhorto que se libró al efecto, fueron destruídos por incendios los archivos de Chagres y Colón, en uno de los cuales debía hallarse el original, y porque se traspapeló en Nueva York, al tomar copia impresa de ella, la copia auténtica que tenía la Compañía.

Por esa copia impresa, que acompaño, os impondréis de que la Compañía tuvo necesidad de adquirir á título oneroso las tierras de la isla de Manzanillo, para poder satisfacer el deseo del Gobierno de la República de que el Ferrocarril terminase allí, á pesar de la concesión á título gratuíto que de ellas se le hizo en el artículo 16 del contrato de 1850, para cuya efectividad no cumplió el Gobierno con lo que le incumbía sino algunos años más tarde, como se verá adelante.

2) El decreto legislativo expedido por el Congreso de Nueva Granada el 14 de Mayo de 1852 "cediendo en propiedad la isla de Manzanillo á la Compañía del ferrocarril de Panamá."

Este decreto, que se halla en las páginas 32 y 33 de la colección oficial de las leyes de dicho año, figura también en copia auténtica en las páginas 25 y 26 del cuaderno de pruebas del demandado, y dice así en su parte conducente:

"Art. 1.° En los terrenos que se concedieron á la Compañía del ferrocarrril de Panamá, por el artículo 18 del contrato de 4 de

Junio de 1850, se computarán los que forman la isla de Manzanillo en la bahía del Limón, en razón de una fanegada en esta isla por dos de las que debiera recibir en el continente, á orillas del Ferrocarril. *Dicha Isla queda por lo mismo cedida en propiedad á la expresada Compañía, sin embargo de lo estipulado en los artículos* 16 *y* 17 *del citado contrato;* pero la Compañía debe entregar al Gobierno, á la expiración de aquél, todas las obras, dependencias y demás objetos que existan en dicha Isla, y á los cuales tiene derecho la República conforme á lo estipulado en los artículos 48, 49 y 50.

"Art. 2.° Cédense igualmente en propiedad á la expresada Compañía, como parte de los baldíos á que tiene derecho por el contrato, los terrenos ó playas que en ambos extremos del Ferrocarril pueda aprovechar en la parte ocupada por el mar cuando más crece.

"Art. 3.° El Poder Ejecutivo pondrá á la Compañía del ferrocarril de Panamá en posesión de las concesiones expresadas en el presente Decreto, cuando lo estime conveniente."

Se ve, pues, que el Gobierno de la República manifestó desde el año de 1852, de la manera más solemne, su voluntad de ceder en plena propiedad á la Compañía del Ferrocarril toda la isla de Manzanillo y de modificar así el contrato de 1850, según el cual las tierras de la Isla debían volver al dominio de la República, junto con el Ferrocarril, al expirar el privilegio.

3) La declaración hecha el 24 de Mayo de 1855 por el Gobernador de la provincia de Panamá, en cumplimiento de orden expresa del Poder Ejecutivo Nacional, para dar posesión de la isla de Manzanillo á la Compañía del ferrocarril de Panamá.

La nota del Poder Ejecutivo que contiene esa orden, se encuentra en copia auténtica en las páginas 49 y 50 del cuaderno de pruebas del demandado, y dice así:

"*República de la Nueva Granada.—Secretaría de Estado del Despacho de Gobierno.—Bogotá, á* 26 *de Marzo de* 1855.—*Sección* 2.ª—*Número* 11.

"Señor Ingeniero Civil, G. M. Totten.—Colón.

"En vista de la solicitud de usted, de 22 de Enero último, ha resuelto el Poder Ejecutivo lo siguiente:

"Conforme á lo resuelto por el Poder Ejecutivo, y comunicado al Gobernador de Panamá en oficio de 16 de Enero de 1852, número 3.°, de la Sección 2.ª, ha debido declararse á la Compañía del ferrocarril de Panamá en posesión de la isla de Manzanillo, en virtud de lo acordado en el artículo 16 del contrato. La Gobernación de Panamá hará, en consecuencia, esta declaratoria; bien entendido que los terrenos de dicha Isla deben volver á la propiedad y dominio de la República, en los términos que expresa el artículo 17 del citado contrato.

'La Gobernación se pondrá de acuerdo con el Director ó Agente de la dicha Compañía, á fin de que se deje el área necesaria para la construcción de los edificios públicos de Colón.

'Comuníquese á la Gobernación y al señor Totten.'

"Lo transcribo á usted para su conocimiento y en respuesta de su citada solicitud.

"Soy de usted muy atento servidor,

"PASTOR OSPINA."

Y la declaración del Gobernador de Panamá, que se halla original en la página 145 del citado cuaderno de pruebas, es del tenor siguiente:

"*Gobernación de la Provincia—Panamá,* 24 *de Mayo de* 1855.

Sello 10.
Vale dos reales.
Año económico de primero de Septiembre de mil ochocientos cincuenta y cuatro á treinta y uno de Agosto de mil ochocientos cincuenta y cinco.

"Conforme á lo resuelto por el Poder Ejecutivo y comunicado á este Despacho en 16 de Enero de 1852, número 3.° de la Sección 2.ª, debió desde aquella época declararse á la Compañía del ferrocarril de Panamá en posesión de la isla de Manzanillo, con arreglo á los artículos 16 y 17 del contrato de privilegio. No se verificó así, y por tanto, en cumplimiento de la resolución ejecutiva comunicada por la Secretaría de Gobierno en 26 de Marzo último, número 10, de la Sección 2.ª, se hace tal declaratoria, que se tendrá como hecha desde la época en que debió hacerse, y con las condiciones que en el citado artículo 17 del contrato se expresan. La Gobernación dictará oportunamente las providencias del caso, á fin de que se deje el área necesaria para la construcción de los edificios públicos de Colón. Dese cuenta al Poder Ejecutivo, comuníquese al Superintendente de la Compañía, y publíquese.

"MANUEL M. DÍAZ."

"*Francisco Asprilla,* Secretario.

Sobre este importante documento es de observarse:

a) Que hube de presentarlo original al juicio porque, habiéndose pedido copia de la que seguramente se dejó en los libros copiadores de la Gobernación de Panamá, se os informó que en el archivo de esa Gobernación "no existe

documento alguno relacionado con la antigua provincia de Panamá." (Página 77 del mismo cuaderno).

b) Que habiendo contradicho el señor Procurador su autenticidad "por no tener prueba ninguna de ella," le contesté que, además de existir en el expediente copia auténtica de la orden del Poder Ejecutivo para hacer la declaración que está contenida en él, y de estar extendido en papel sellado del año de 1855, con todas las señales de autenticidad, el mismo documento había sido publicado en la sección oficial del número 617 de *El Panameño*, de 27 de Mayo de 1855, que se encuentra en la Biblioteca Nacional.

c) Que al devolver el señor Procurador General el expediente que se le había entregado para que alegase de conclusión, manifestó en su escrito de la página 106 del cuaderno principal,—el cual no contiene más que esa manifestación—que "efectivamente en la Biblioteca Nacional se encuentra publicado en *El Panameño* número 617 de 1855 el documento" expresado.

Llama la atención el que se hubiese hecho constar en este documento, por orden del Poder Ejecutivo Nacional comunicada en el oficio transcrito, que la declaratoria se hacía "con las condiciones que en el artículo 17 del contrato (de 1850) se expresan"; es decir, que los terrenos de la Isla debían volver al dominio de la República al expirar el privilegio concedido á la Compañía para la explotación del Ferrocarril.

Prescindió, pues, el Gobierno, al ordenar la posesión de la Isla, sin duda por el motivo expresado en el artículo 3.° de la Ley de 9 de Junio de 1855, del Decreto legislativo de 14 de Mayo de 1852, que se insertó atrás.

Otro antecedente de no poca importancia es la ley que expidió el Congreso de Nueva Granada el 9 de Junio de 1855 "sobre concesiones á la Compañía del ferrocarril de Panamá," que en su parte conducente dice:

"Art. 1.° Autorízase al Poder Ejecutivo para ceder á la Compañía del ferrocarril de Panamá, *en plena y perpetua propiedad*, todas las tierras pertenecientes al Estado que comprende la isla de Manzanillo en la bahía de Limón, con la reserva y demás condiciones que el mismo Poder Ejecutivo estime conveniente estipular á favor de la Nación; *y sin que por esto se entiendan alterados los derechos que dicha Compañía tiene adquiridos al uso temporal de los baldíos existentes en dicha Isla*, con arreglo á los artículos 16 y 17 del contrato de 4 de Junio de 1850.

"Art. 2.° Lo dispuesto en el artículo anterior no impide que al fin del contrato la Compañía devuelva al Gobierno todas las obras y anexidades del Ferrocarril, en los términos estipulados en los artículos 48, 49 y 50 de dicho contrato, que en todo caso se llevarán á efecto.

"Art. 3.° Como según lo acordado en el artículo 17 del contrato, la República tiene derecho á la devolución de todo el terreno que ocupe la Compañía en la isla de Manzanillo, y como no obstante el Decreto legislativo de 14 de Mayo de 1852, la expresada Compañía no ha hecho los arreglos que le propuso el Poder Ejecutivo á virtud de lo dispuesto en el artículo 5.° del mismo Decreto, la concesión á perpetuidad que ahora se le ofrece, no tendrá efecto sino en los términos de la presente Ley."

Como consecuencia de este artículo 3.°, en el 8.° de la misma Ley se derogó el Decreto legislativo de 14 de Mayo de 1852.

Esta ley demuestra la persistencia de la voluntad ó intención del Gobierno ó de la República de ceder á la Compañía del Ferrocarril toda la isla de Manzanillo, ya en plena propiedad, ya en usufructo; y es, por tanto, uno de los elementos que deben tenerse en cuenta para conocer la intención de los negociadores del contrato de 1867.

De suerte que al celebrarse el contrato de 5 de Julio de 1867 entre el Gobierno y la Compañía, ésta, no solamente tenía derecho adquirido al goce de todas las tierras de la isla de Manzanillo por todo el término del primer privilegio, del cual faltaban todavía 28 años,—de conformidad con el artículo 16 del contrato de 1850 y á virtud del cumplimiento de la condición establecida en él,—sino que estaba en posesión efectiva de toda la Isla, hacía más de doce años, por expresa y pública declaración del Gobierno.

Habría podido sostener, además, la Compañía que tenía la plena propiedad de la isla de Manzanillo:

1) Porque esa plena propiedad le fue concedida por el preinserto artículo 1.° del Decreto legislativo de 14 de Mayo de 1852, sin condición alguna.

2) Porque la expresada concesión le fue hecha, no por intermedio del Poder Ejecutivo y con dependencia de un arreglo, sino directamente y desde su expedición, por el Decreto mismo, pues, como se ha visto, éste dijo simplemente: "Dicha Isla *queda*, por lo mismo, cedida en plena propiedad á la Compañía."

3) Y porque, habiéndose dado posesión de la Isla á la Compañía antes de la derogación del Decreto legislativo de 1852, que le concedía la plena propiedad de ella, no estaba autorizada por la ley vigente entonces la condición que en ese acto se puso á la Compañía de devolver la Isla á la República á la expiración del privilegio.

Pero como al Gobierno no le faltaría qué alegar por su parte para sostener que la concesión no comprendía sino el usufructo de la Isla durante el privilegio, era de temerse que al fin de éste surgiera un pleito entre la República y la Compañía sobre la propiedad de la isla de Manzanillo.

El evitar ó prevenir esa cuestión parece que fue lo que principalmente se tuvo en mira al redactar el artículo 10 del contrato de 1867, en el cual se consideró, efectivamente, como cosa accesoria la ratificación del derecho de la Compañía á gozar de "todas las hectaras" de la isla de Manzanillo, y como cosa principal la estipulación de que ellas no se cedían á perpetuidad sino sólo durante el privilegio.

II

Para entrar en el fondo de la cuestión, vuelvo á copiar aquí los artículos del contrato de 1850 y del de 1867, que deben tenerse presentes para resolver el punto que se controvierte, el cual, en sustancia, es el siguiente:

¿Tiene ó no tiene derecho la Compañía del ferrocarril de Panamá para usufructuar todas las tierras de la isla de Manzanillo, menos cuatro hectaras durante el término del

privilegio que se le renovó ó prorrogó en 1867 para usar y gozar del Ferrocarril y de sus dependencias?

El contrato primitivo de 1850, anterior á la construcción del Ferrocarril, decía:

"Art. 15. En consideración á las dificultades de la Empresa y á las ventajas directas é indirectas que la República debe sacar de ella, se acuerdan diversas concesiones de tierras á la Compañía, en la parte continental del Istmo comprendida dentro de los límites que las provincias de Panamá y Veraguas tenían el día primero de Enero de mil ochocientos cuarenta y nueve. El Gobierno de la República concede, pues, gratuítamente á la Compañía en los términos expresados en este artículo:

"1.° Los terrenos que le fueren necesarios para el establecimiento de la línea del camino de carriles de hierro en toda su extensión.

"2.° Todos los terrenos que le fueren necesarios para el establecimiento de los puertos marítimos, secos y de ríos; de las escalas, embarcaderos, atracaderos, almacenes, lugares de estación, posadas y generalmente para todas las necesidades de la construcción y servicio del camino de carriles de hierro.

"Art. 16. Aunque con arreglo á lo expresado en el artículo que precede, la Compañía no tiene derecho á tierras baldías en las islas adyacentes al istmo de Panamá, el Gobierno de la República se compromete no obstante á conceder á la Compañía todas las tierras baldías que existan en la isla de Manzanillo en la bahía de Limón, siempre que la Compañía tenga por conveniente prolongar la obra del Ferrocarril hasta dicha Isla para que una de sus extremidades termine en ella.

"Art. 17. La concesión de tierras baldías de que tratan los dos artículos anteriores, se entiende de los terrenos que sean propiedad de la República, pues los que fueren de particulares deberá adquirirlos la Compañía de sus dueños, previo el avalúo é indemnización correspondientes, con arreglo á lo que se explica en el artículo veintiuno. Los terrenos concedidos por el Gobierno de la República, según se expresa en los dos artículos anteriores, volverán á su propiedad y dominio luégo que expire el presente privilegio; y le serán devueltos por la Compañía en los plazos fijados, con las formalidades prescritas, y conforme á las condiciones determinadas en el capítulo segundo de este contrato, en que se establecen los cargos y obligaciones á que se compromete la Compañía.

"Art. 18. Se conceden además á la Compañía, á título gratuíto y á perpetuidad, cien mil fanegadas de tierras baldías en las provincias de Panamá y Veraguas, dentro de los límites indicados en la primera parte del artículo 15, las que podrán extenderse hasta ciento cincuenta mil, si las hubiere disponibles en las dos Provincias mencionadas; y la Compañía tendrá libertad de escogerlas en la parte continental de dichas provincias que juzgue más conveniente, quedando estipulado que en las que escoja en la línea del camino y sus cercanías, se dejarán precisamente intervalos equivalentes en extensión á los que se reserve la Compañía, para que el Gobierno de la República pueda hacer concesiones ó ventas de tierra para otros establecimientos que quieran fundarse en la línea y cercanías del camino.

Y el contratato de 1867, celebrado cuando yá estaba construído el Ferrocarril hasta la isla de Manzanillo y fundada en ella la ciudad de Colón, dice lo siguiente :

"Art. 1.° El Gobierno de los Estados Unidos de Colombia concede á la Compañìa 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.

"Art. 8.° La Compañía puede dar al actual Ferrocarril una dirección distinta de la que hoy tiene y que crea más favorable á la Empresa, siendo de su libre elección los puntos de partida y de llegada que le parecieren más ventajosos y más cómodos para la entrada y el fondeadero de los buques ó para los puertos propiamente dichos y para los embarcaderos, puertos secos, atracaderos, escalas, almacenes, estaciones, posadas y establecimientos de toda clase, y esto sin perjuicio de lo que se estipula en el artículo 4.° de este contrato.

"Art. 9.° El Gobierno de los Estados Unidos de Colombia ratifica la concesión hecha á la Compañía del ferrocarril de Panamá por el contrato de 15 de Abril de 1850:

"1.° De los terrenos que ha necesitado y que pueda necesitar para el establecimiento de la línea del camino de carriles de hierro en toda su extensión, siempre que sean del Gobierno.

"2.° De los terrenos que le fueren necesarios para puertos marítimos y secos y de ríos, escalas, embarcaderos, atracaderos, almacenes, lugares de estación, posadas y generalmente para todas las necesidades del servicio del camino de carriles de hierro, siempre que dichos terrenos sean propiedad de la República; y

"3.° De la concesión hecha á título gratuíto y á perpetuidad, de sesenta y cuatro mil hectaras de tierras baldías en el territorio del Estado de Panamá, con excepción de las islas de ambos Océanos y de las comarcas que formaban en 1.° de Enero de 1849 los territorios de *Bocas del Toro* y del *Darién*, cuyos límites fijó la Ley de 9 de Julio de 1855. Esta concesión podrá extenderse hasta noventa y seis mil hectaras, si las hubiere disponibles dentro de los límites de las anteriores provincias de Panamá y Veraguas, de modo que el Gobierno pueda adjudicarlas como baldías; y la Compañía tendrá facultad de escogerlas en la parte continental de dichas Provincias que juzgue más conveniente.

"Queda estipulado que en las tierras que la Compañía exija en la línea del camino y sus cercanías, se dejarán precisamente intervalos equivalentes en extensión á los que se den á la Compañía, para que el Gobierno de la República pueda hacer concesiones ó venta de tierras para otros establecimientos que quieran fundarse en la línea y cercanías del camino.

"Parágrafo. Los terrenos que se conceden á la Compañía por los incisos 1.° y 2.° de este artículo, le serán devueltos á la República, luégo que expire el presente privilegio, en los términos y con las formalidades prescritas en este contrato."

Desde la contestación de la demanda hice notar, é insisto hoy en ello, que el señor General Reyes copió al pie de la letra en su denuncio de bienes ocultos y en la demanda, algunos de los artículos de los dos contratos, relativos á concesiones de tierras; pero que el artículo 10 del contrato de 1867, que es precisamente el que decide la cuestión, no lo insertó textual é íntegramente, sino omitiendo las frases que completan ó aclaran el sentido de la estipulación.

En efecto, el señor General Reyes dijo :

"Conforme al artículo 10 del segundo contrato, en la concesión de tierras baldías á perpetuidad, hecha á la Compañía por el contrato de 1850 y ratificada en el inciso 3.°, artículo 9.° del nuevo contrato, no queda comprendido el número de hectaras que contenga la isla de Manzanillo en la bahía de Limón, y sí en las concesiones de que tratan los incisos 1.° y 2.° del artículo citado, cuyos incisos no conceden á la Compañía toda la Isla, sino 'los terrenos que ha necesitado y pueda necesitar para el establecimiento de la línea del camino de carriles de hierro en toda su extensión' y 'los terrenos que fueren necesarios para puertos marítimos y secos y de río, escalas, embarcaderos, atracaderos, almacenes, lugares de estación, posadas y generalmente para todas las necesidades del servicio del camino de carriles de hierro, siempre que dichos terrenos sean de propiedad de la República.' Por consiguiente, y atendiendo á lo expresamente estipulado en las disposiciones citadas, la Compañía no tiene derecho á los terrenos de la isla de Manzanillo que no necesite para la construcción de la vía, edificios, estaciones y demás dependencias que requiera el servicio del Ferrocarril, pues las definitivas concesiones hechas á la Compañía son las que comprenden los tres incisos del artículo 9.° yá mencionado, quedando limitadas á sólo 64,000 hectaras ó hasta 96,000 en su caso, SITUADAS en la parte continental del Istmo, las 150,000 hectaras que le fueron concedidas á título gratuíto por el artículo 18 del contrato de 1850."

Y el artículo dice textualmente :

"Artículo 10. En la concesión de tierras baldías á perpetuidad hecha á la Compañía por el contrato de 1850, y ratificada en el inciso 3.° del artículo 9.° de este contrato, no queda comprendido el número de hectaras que contenga la isla de Manzanillo en la bahía de Limón; pero sí se comprende en las concesiones de que tratan los incisos 1.° y 2.° del artículo citado, con excepción de cuatro hectaras que se reserva el Gobierno como área para la construcción de edificios para oficinas públicas, casas de instruc-

ción, cárcel ú otros objetos de uso público, las que serán entregadas por la Compañía debidamente terraplenadas y en estado de edificar sobre ellas. Pero es entendido que al designar el Gobierno el local ó locales en donde quiera tomar las cuatro hectaras que se reserva por este artículo, no podrá escoger las que sean necesarias para la construcción y servicio del Ferrocarril y sus dependencias, ni las que estén yá ocupadas con edificios que estén en pie ó deban construírse.

"Esta designación la podrá hacer el Gobierno con la anticipación que á bien tenga, según el plano de la ciudad, á fin de que se le entreguen las tierras á proporción que la naturaleza del terreno permita que se vayan terraplenando."

Tan diferente es lo uno de lo otro, que el que sólo lea el párrafo de la demanda del señor General puede juzgar que ella es fundada, mientras que al que lea íntegra y fielmente el citado artículo 10, no puede quedarle ninguna duda de que la demanda es no sólo infundada, sino temeraria.

Si en este juicio sólo se disputaran unos pocos miles de pesos, si el demandante fuera una persona ó entidad común, y su apoderado un abogado cualquiera, el demandado no se habría creído obligado á discutir el asunto y se habría limitado á copiar el artículo 10, en la seguridad de que esa era la mejor respuesta á las pretensiones del demandante, y de que cualquier esfuerzo más sería hasta ofensivo para el juzgador. Pero el caso es muy diferente: el interés del pleito es de algunos millones de pesos; la demanda se entabló á nombre de la República; los fundamentos de ella fueron aceptados y apoyados por el Gobierno; un alto personaje político y militar representa al Gobierno y está, además, interesado en el pleito; y lo gestiona directamente uno de los más renombrados juristas del país. En tales condiciones yá todo esfuerzo no sólo es permitido, sino necesario también y obligatorio para el demandado.

No creo faltar en lo mínimo á mis deberes de colombiano al defender á una entidad extranjera contra el Gobierno de mi país; porque, sobre estar á mi juicio de parte de esa entidad la justicia, que es á lo que siempre ha de atenderse de preferencia, tengo la convicción íntima de que son armónicos en esta cuestión el interés de la República y el de la

Compañía del Ferrocarril. Basta considerar, para convencerse de ello, que si la Compañía perdiera el pleito, la República perdería definitivamente la propiedad plena de la mitad de la isla de Manzanillo, que, en tal caso, pasaría al dominio del señor General Reyes; y que para la República, quedar dueña absoluta de toda la isla de Manzanillo cuando termine el privilegio del Ferrocarril, es preferible á entrar desde ahora en el dominio pleno de la mitad solamente de ella, perdiendo la otra mitad para siempre.

Para no alargar demasiado este escrito, prescindo de analizar detenidamente las varias clases de concesiones de tierras hechas á la Compañía del Ferrocarril en los contratos de 1850 y 1867; y refiriéndome á lo que sobre ello expuse en mi escrito de contestación á la demanda, me contraigo á resumirlo aquí en cuanto sea necesario para la inteligencia de lo que diré adelante.

Tanto por el contrato de 1850 (artículo 15), como por el de 1867 (incisos 1.° y 2.° del artículo 9), se concedieron á la Compañía todas las tierras necesarias para el camino de carriles de hierro y para todas sus dependencias, como puertos, embarcaderos, estaciones, almacenes, etc.

En el artículo 18 del contrato de 1850 y en el inciso 3.° del artículo 9.° del de 1867, se concedieron á la Compañía, en plena y perpetua propiedad, 150,000 fanegadas ó 96,000 hectaras, dentro de ciertos límites.

Ninguna parte de la isla de Manzanillo quedó comprendida en las concesiones del artículo 15 del contrato de 1850, pues ellas se refieren expresamente sólo á las tierras continentales; pero teniendo interés el Gobierno en que el Ferrocarril, por el lado del Atlántico, terminase en la isla de Manzanillo, ofreció como estímulo á la Compañía el usufructo de *todas* las tierras baldías existentes en la Isla, con tal de que prolongase hasta allí el Ferrocarril.

En el artículo 17 del contrato de 1850 se estipuló que, tanto las tierras concedidas á la Compañía para la construc-

ción del Ferrocarril y sus dependencias, como las concedidas en la isla de Manzanillo, volverían al dominio de la República á la expiración del privilegio.

En el contrato de 1867 se ratificó, también en artículo especial ó separado, la concesión de la isla de Manzanillo; pero la circunstancia de haberse hecho á un mismo tiempo ó en un mismo inciso, tanto la concesión como la especificación de la clase de ella, ha dado pie á que se pretenda atribuír á la disposición un sentido contrario evidentemente á la intención manifiesta de los negociadores y á las palabras que emplearon para expresarla.

Conforme al artículo 10, "en la concesión de tierras baldías *á perpetuidad* hecha á la Compañía por el contrato de 1850, y ratificado en el inciso 3.° del artículo 9.° del de 1867, no queda comprendido *el número de hectaras* que contenga la isla de Manzanillo; *pero sí se comprende* en las concesiones de que tratan los incisos 1.° y 2.° del artículo citado, con excepción de cuatro hectaras, etc."

Aquí se ve que la frase sustantiva "el número de hectaras que contenga la isla de Manzanillo," es el sujeto expreso de la frase verbal "no queda comprendido" en la concesión de tierras baldías á perpetuidad, y el sujeto tácito de la frase correctiva siguiente "pero sí se comprende en las concesiones de que tratan los incisos 1.° y 2.° del artículo citado, etc."

Si se preguntare, pues, qué es lo que no queda comprendido en la concesión de tierras á perpetuidad, habrá de contestarse: "el número de hectaras que contenga la isla de Manzanillo"; y consiguientemente, á la pregunta ¿qué es lo que sí se comprende en las concesiones de que tratan los incisos 1.° y 2.° del artículo 9.°?, será forzoso dar la misma respuesta: "el número de hectaras que contenga la isla de Manzanillo," con excepción de las cuatro que se reservó el Gobierno.

De suerte que el mismo razonamiento que prueba que el

número de hectaras de la isla de Manzanillo no quedó comprendido en la concesión de tierras á perpetuidad, conduce ineludiblemente á la conclusión de que ese "número de hectaras," (es decir, todas las que contenga la Isla, menos las cuatro que se reservó el Gobierno), se comprende en las concesiones de que tratan los incisos 1.° y 2.° del artículo 9.°

Para eludir esta consecuencia sería preciso probar que la frase "el número de hectaras que contenga la isla de Manzanillo," no es el sujeto tácito de la frase verbal "pero sí se comprende en las concesiones de que tratan los incisos 1.° y 2.°, etc"; lo cual es gramaticalmente imposible.

Ahora bien: sentado que el número de hectaras que contenga la isla de Manzanillo, excepto las cuatro que se reservó el Gobierno, se comprende en las concesiones de que tratan los incisos 1.° y 2.° del artículo 9.°, sostengo que la intención de los contratantes, al referirse á esos incisos, fue restringir la concesión, no en la extensión, sino en el tiempo; limitarla en duración, no en comprensión; ó sea, reducirla al usufructo ó goce temporal del número de hectaras que contenga la Isla, excepto las cuatro que se reservó el Gobierno, y en manera alguna limitarla á las tierras necesarias para los fines y aplicaciones de que tratan dichos incisos, es decir, para la construcción del Ferrocarril y sus dependencias.

Hay en el artículo mismo de que se trata, así como en los artículos 1.°, 8.° y 9.° del propio contrato, infinidad de pruebas de la afirmación precedente. De las principales de ellas trataré brevemente en seguida.

Primera. El hacerse la referencia á las concesiones de que tratan los incisos 1.° y 2.° del artículo 9.°, en contraposición á "la concesión de tierras baldías *á perpetuidad*."

Esto, conexionado con la prescripción contenida en el parágrafo del artículo 9.°, que precede inmediatamente al artículo 10, de que "los terrenos concedidos á la Compañía en los incisos 1.° y 2.° del mismo artículo 9.° *le serán devueltos á la República luégo que expire el privilegio*," pone de manifiesto que la referencia á esos incisos sólo tuvo por objeto

trato esa aplicación, y ésta es limitada, como lo son necesariamente en una ciudad los edificios públicos, fue, sin duda, porque también era limitada la extensión de terreno que se reservaba, y porque quería justificar la necesidad de la reserva. No se concibe que si el Gobierno tuviera derecho al goce de la mayor parte de la Isla, se hubiese estipulado que no podía destinarla sino á cárceles, escuelas, oficinas públicas, etc.

Sexta. El haberse dicho que la Compañía debía *entregar* las cuatro hectaras que se reservó el Gobierno.

El empleo de la palabra *entregar* prueba evidentemente que se partía del supuesto de que la Compañía estaba y debía continuar en posesión de toda la Isla; pues, en el caso contrario, lo natural era que se hubiese dicho, no que las "cuatro hectaras serían *entregadas* por la Compañía debidamente terraplenadas," sino simplemente que la Compañía se obligaba á terraplenar cuatro hectaras.

Séptima. El haberse concedido derecho al Gobierno para "designar" ó "escoger" los locales ó lotes en donde tomaba las cuatro hectaras que se reservó.

Tal derecho es incompatible con el sentido que da al artículo 10 el señor demandante, pues conforme á él la República ó el Gobierno tendría derecho á toda la parte de la Isla no ocupada por el Ferrocarril y sus obras anexas, y entonces no tenía necesidad de escoger estos ó aquellos lotes.

Octava. El haberse prohibido al Gobierno escoger, como locales ó lotes de sus cuatro hectaras, "los que sean necesarios para la construcción y servicio del Ferrocarril y sus dependencias, *ni los que estén yá ocupados con edificios que estén en pie ó deban reconstruírse.*"

Se ve que la frase subrayada no se refiere á los edificios accesorios ó dependientes del Ferrocarril, puesto que de éstos se trata por separado. Luego al Gobierno se le prohibió escoger ó tomar lotes ocupados yá con edificios que estuvieran en pie ó debieran reconstruírse, no destinados á la construcción y servicio del Ferrocarril y sus dependencias. Luego el

Gobierno reconoció á la Compañía el derecho de ocupar en la Isla terrenos no necesarios para la construcción y servicio del Ferrocarril y sus dependencias, y no sólo para mientras no los necesitara él, sino para después también. Luego la inteligencia que al artículo 10 le da el señor demandante, es contraria á la que le quisieron dar y le dieron los contratantes.

Observo de paso que la prohibición de que acabo de tratar demuestra que las cuatro hectaras no fueron un mínimum que para todo caso se reservó la República; porque si tál hubiera sido la intención de los negociadores, no se habría dado á esa prohibición la extensión que tiene, y porque es claro que si para oficinas públicas, cárceles y casas de instrucción no podía el Gobierno escoger los lotes ocupados por esos edificios, mucho menos podía escogerlos para otros usos.

Novena. El ser contraria al artículo 1.° del contrato de 1867 la inteligencia que al artículo 10 da el señor demandante, y perfectamente armónica con él la que yo le doy.

En efecto, según el artículo 1.° la concesión *comprende todas las dependencias* de que en 1867 estaba en posesión la Compañía del Ferrocarril, necesarias para el servicio *y desarrollo de la Empresa*; y como yá hemos visto que la Compañía estaba en posesión de toda la isla de Manzanillo desde 1855, es forzoso admitir que ésta quedó comprendida en la concesión.

Décima. El ser contraria la inteligencia que da al artículo 10 el señor demandante, á los derechos y facultades que conceden á la Compañía los artículos 7 y 12 del mismo contrato de 1867.

Estos artículos facultan á la Compañía para cambiar la dirección del Ferrocarril; para elegir los puntos más ventajosos para fondeadero de los buques, para los puertos, embarcaderos, atracaderos, almacenes, estaciones y *establecimientos de toda clase*; y para construír una segunda línea de rieles. Parece claro que la Compañía no podría ejercer

libremente todos esos derechos si no se le hubiera concedido toda la Isla.

Undécima. El ser el artículo 10 completamente inútil ó superfluo si no se le da el sentido que yo le asigno, como voy á demostrarlo:

En el inciso 1.° del artículo 9.° se concedieron á la Compañía los terrenos que hubiera necesitado y que pudiera necesitar para la línea del camino *en toda su extensión*, es decir, hasta la isla de Manzanillo inclusive. Luego no había necesidad de concederle en artículo separado los terrenos que para ese efecto necesitara en la Isla.

En el inciso 2.° del mismo artículo se concedieron á la Compañía los terrenos necesarios para puertos, embarcaderos, atracaderos, almacenes y demás dependencias del Ferrocarril, *sin exceptuar las islas*. Luego era innecesario concederle en artículo separado los terrenos que para esos objetos necesitara en la isla de Manzanillo.

La República quedaba con derecho de disponer á su arbitrio de la parte de lo suyo que no concedió á la Compañía. Luego no había objeto ninguno en que ella se reservase cuatro hectaras de la isla de Manzanillo, si de ésta se concedió á la Compañía sólo una parte insignificante.

El Gobierno no podía escoger ni tomar las cuatro hectaras de la Isla en los locales ó lotes necesarios para la construcción y servicio del Ferrocarril y sus dependencias; y sólo estos locales podía ocupar la Compañía, en concepto del señor demandante, y ni un lote más. Luego en todo caso, cualesquiera que fuesen la extensión de la Isla ó el desarrollo de las dependencias del Ferrocarril, era absolutamente inútil que la República se reservase las cuatro hectaras, que se dijese á qué las destinaba y dónde podía escogerlas ó tomarlas. Porque: ó las tierras de la Isla no eran suficientes sino para la construcción y servicio del Ferrocarril y sus dependencias, y entonces nada podía escoger ni tomar el Gobierno; ó sobraba poco ó mucho de las tierras de la Isla, y entonces de eso—poco ó mucho—no podía disponer sino el Gobierno;

quien, por lo mismo, no tenía por qué reservarse nada, ni por qué escoger los locales, ni por qué decir para qué objetos ó usos los destinaba.

Por el contrario, en la inteligencia que yo le asigno, sí tiene el artículo 10 los siguientes efectos:

a) Ratificar á la Compañía la concesión de las tierras de la isla de Manzanillo;

b) Cortar ó prevenir la disputa ó la discusión sobre si la Compañía es propietaria ó sólo usufructuaria de esas tierras; y

c) Recabar para el Gobierno la entrega ó la excepción de cuatro hectaras para destinarlas á usos públicos.

Todo lo que dejo dicho en la enumeración anterior demuestra, de una manera irrefutable, que el objeto que tuvieron en mira los contratantes, al referirse en la concesión de las tierras de la isla de Manzanillo á los incisos 1.° y 2.° del artículo 9.° del contrato de 1867, fue únicamente limitar la concesión al usufructo de ellas; y agrego ahora que esa referencia tiene una explicación clara, sencilla y natural, de que hablé en la contestación de la demanda, y que resumiré aquí.

Desde que por los artículos 16 y 17 del contrato de 1850 se concedieron á la Compañía todas las tierras de la isla de Manzanillo, con tal de que aquélla prolongara el Ferrocarril hasta ésta, y con la condición de que esas tierras volvieran al dominio de la República al terminar el privilegio, junto con el Ferrocarril; y desde que con esta última condición, se dio posesión de toda la Isla á la Compañía, es decir, desde que por actos oficiales se asimiló *toda la isla* de Manzanillo al suelo ocupado por el Ferrocarril y sus dependencias inmediatas, *toda* la Isla quedó considerada por los contratantes como una anexidad ó dependencia de la empresa del Ferrocarril; y admitido eso, hay que admitir también que la concesión de las tierras de la isla de Manzanillo tenía que quedar comprendida en la de los terrenos de que tratan los incisos 1.° y 2.° del artículo 9.° del contrato de 1867, porque tales incisos tratan precisamente de los

demás terrenos anexos al Ferrocarril y que deben volver junto con él al dominio de la República. Luego en el sentido que yo doy al artículo 10 del contrato de 1867, la referencia á los incisos 1.° y 2.° del artículo 9.° tiene una explicación satisfactoria, esto es, una causa y un objeto plenamente justificados por el mismo contrato y por sus antecedentes.

De suerte que no solamente cada una de las proposiciones, y casi cada una de las palabras, del artículo 10, suministra una prueba ó un argumento en apoyo del sentido que yo le asigno, y, por consiguiente, en contra del que sustenta el señor demandante, sino que, admitida la pretensión de éste, la disposición quedaría enteramente sin objeto y sin efecto, sería además absurda y antitética en sí misma, y estaría en contradicción con las otras estipulaciones del contrato.

No es, pues, cierto, como dice el señor demandante, que "atendiendo á lo *expresamente estipulado*, la Compañía no tiene derecho á los terrenos de la isla de Manzanillo que no necesite para la construcción de la vía, edificios, estaciones y demás dependencias que requiera el servicio del Ferrocarril." No; no hay estipulación expresa que diga tal cosa. La pretensión del señor demandante se funda sólo en una inducción falsa, basada en la referencia á los incisos 1.° y 2.° del artículo 9.° del contrato de 1867; y, por tanto, lo que él alega es una limitación que, si existiera, sería tácita é indirecta. Por el contrario, yo no sólo doy á la referencia á esos incisos una explicación natural y plausible, fundada en un texto claro y terminante de ese mismo artículo, y en armonía con la otra cita contenida en el artículo 10, sino que alego y demuestro que lo que está expreso es la concesión de toda la Isla á la Compañía, con excepción de las cuatro hectaras, y que es también expresa, repetida y clara la limitación del número de hectaras que se reservó la República, y hasta la de la aplicación que podía dárseles.

Según eso, los términos de la controversia quedan comprendidos en este dilema:

O se acepta la pretensión del señor demandante, que sostiene una limitación que, si existiera, sobre ser tácita, destruiría el valor de la disposición y haría contradictorias y disparatadas todas sus cláusulas;

O se acepta la argumentación de la defensa, que alega una concesión expresa y amplia á favor del demandado, completada ó confirmada por una limitación también expresa del derecho del Gobierno; todo lo cual armoniza perfectamente con las demás cláusulas de la disposición, con el resto del contrato, con los antecedentes de éste y con la conducta posterior y constante de ambas partes contratantes.

III

El señor demandante inserta el artículo 37 del contrato de 1867, que dice:

"Artículo 37. El presente contrato encierra todas las concesiones y privilegios que la Compañía del ferrocarril de Panamá ha adquirido para lo sucesivo. En tal virtud, se declara, y en ello convienen expresamente las partes, que en ningún tiempo podrá reclamar dicha Compañía derechos ni privilegios que claramente no estén contenidos en este contrato, á menos que por actos posteriores se le otorguen."

Por lo que después de esta inserción dice el señor demandante, se comprende que la hace con el fin de llegar á la conclusión de que no habiéndose concedido especialmente, á su juicio, la isla de Manzanillo á la Compañía en el contrato de 1867, no tiene derecho ella á ocupar otras tierras en esa Isla, que las necesarias para el camino y sus dependencias.

Puesta fuera de duda la inexactitud de esta aserción, esto es, probado que sí se concedió á la Compañía en el contrato de 1867 toda la isla de Manzanillo, con excepción de cuatro hectaras, y que esa concesión está hecha claramente, me contraeré ahora á demostrar que, en el caso de no considerarse completamente claro el artículo 10 de ese

contrato, y de haber, por tanto, necesidad de interpretarlo, habría que admitir ineludiblemente el sentido que se le asigna por parte del demandado.

Pero antes de entrar en los pormenores de la interpretación, conviene dejar sentado que el señor demandante incurrió en grave equivocación si su propósito, al insertar el artículo 37 y subrayar su parte final, fue argüír que la Compañía no podía alegar ó reclamar ninguna concesión ó derecho para cuya justificación fuese menester interpretar algún artículo del contrato de 1867, ó sea que el artículo inserto excluye toda interpretación del instrumento de que hace parte.

Apoyo este concepto en las razones y consideraciones siguientes:

a) Las leyes y los contratos, como obra de hombres, son más ó menos imperfectos, y requieren, por lo mismo, en su interpretación y aplicación, el más concienzudo estudio y el empleo de las más delicadas facultades de la inteligencia. El idioma que, aun empleado por maestros, es ocasionado á equívocos y ambigüedades, lo es por supuesto mucho más en los casos comunes. De ello resulta que lo que para uno es claro en un sentido, es ambiguo para otro, ó claro en un sentido diferente ó contrario al primero. Esto hace de imprescindible necesidad la interpretación de toda oración escrita ó hablada.

b) Interpretar una cosa es descubrir, averiguar su verdadero sentido.

De ahí el que "la interpretación no esté restringida, como creen muchos, dice Savigny, al caso accidental de oscuridad de la ley; sólo que en este último caso tiene más importancia y mayores consecuencias. En efecto, la oscuridad es una imperfección de la ley, y para buscarle remedio es preciso estudiarla en su estado normal."—(*Sistema del Derecho Romano.*—Tomo I, cap. II, § 32).

El mismo autor censura ó rechaza la definición general-

mente admitida, que hace consistir la interpretación en la "explicación de las leyes oscuras," fundado, entre otras cosas, en que esa "definición cercena la parte más noble y fecunda de la interpretación, que consiste en comprender las leyes no defectuosas, y, por consiguiente, desprovistas de oscuridad, en toda la variedad de sus relaciones, en toda la riqueza de sus desenvolvimientos."—(Obra citada. Tom. I, cap. IV, § 50).

Yo no interpreto el artículo 10 como disposición oscura, sino que pongo de manifiesto cuál es su sentido claro, natural y lógico, como se verá mejor cuando pruebe adelante que la inteligencia que le doy es la que le ha sido reconocida, sin discrepancia, por toda clase de funcionarios públicos en un período de casi veinte años.

c) Puesto que la Compañía ha sido demandada por la otra parte contratante para que entregue una cosa que, según ella, se le concedió por los artículos 1.° y 10 del contrato de 1867, no podéis vosotros prescindir de esos artículos; y tenéis el deber de establecer su verdadero sentido, para aplicarlos y hacerlos cumplir, como lo reconoce aun la misma parte contraria, al afirmar que el juicio "versa sobre la inteligencia y cumplimiento de los contratos celebrados entre el Poder Ejecutivo Nacional y la Compañía del ferrocarril de Panamá."

De lo contrario, podría negarse cualquier otro derecho á la Compañía, con la misma alegación de ser oscuro el artículo que lo concediera, y que el artículo 37 no permite interpretar. Convengo en que si el artículo 10 tuviera algún efecto diferente del de conceder todas las hectaras de la Isla, salvo cuatro, á la Compañía, no le sería lícito á ésta interpretarlo, para deducir una concesión que no estuviera manifiesta en él; pero yá hemos visto que, al no asignarle ese efecto, no tendría ninguno y estaría por demás en el contrato.

Como el contrato de 1867 es al mismo tiempo una ley

de la República, le son aplicables juntamente las reglas sobre interpretación de los contratos y las reglas sobre interpretación de las leyes.

No creo que se me objete la aplicación al contrato de 1867 de las reglas sobre interpretación contenidas en el Código Civil Nacional vigente hoy, aunque él fue expedido con posterioridad á la aprobación del contrato; porque las leyes que dan reglas de interpretación no conceden derechos, ni imponen obligaciones, ni establecen formalidades para la celebración ó validez de los contratos, ni cambian los efectos de éstos, ni contienen, en fin, preceptos, ni prohibiciones, ni nada relacionado con el modo como se adquieren, se ejercen ó se extinguen los derechos civiles. No son, pues, de aquellas leyes que sólo se aplican á los hechos ó contratos futuros, sino también á los anteriores á su incorporación en el derecho positivo. Más bien que leyes civiles, son reglas de lógica, de criterio, principios eternos que deben aplicarse siempre que se trate de descubrir el sentido de una frase; pues, como dice Savigny, "la interpretación de la ley en nada difiere de la interpretación de cualquier otro pensamiento expresado por el lenguaje, como por ejemplo, la de que se ocupa la filología." Por eso las reglas de interpretación son unas mismas en todas las legislaciones.

La regla de interpretación por excelencia, "la regla de las reglas," como la llaman los legistas, es la contenida en el artículo 1618 del Código Civil Nacional, que dice:

"**Conocida claramente la intención de los contratantes, *deberá estarse más á ella que á lo literal de las palabras.***"

Sobre este punto se expresa así el jurisconsulto Domat:

"**Si las palabras de una convención parecen contrarias á la intención evidente de los contratantes, debe seguirse esta intención más bien que las palabras.**"

La primera parte del artículo 10 del contrato de 1867,

á que vengo refiriéndome, puede entenderse de dos maneras:

Como quiere el señor demandante; esto es, en el sentido de que de los terrenos de la isla de Manzanillo no se concedieron á la Compañía sino los necesarios para la construcción y servicio del Ferrocarril y de sus dependencias;

O como yo pretendo; es decir, en el sentido de que se concedieron á la Compañía todas las tierras de la Isla, excepto cuatro hectaras, con la condición de devolverlas á la República, junto con el Ferrocarril, al fin del privilegio.

¿Cuál de esos dos sentidos es el que expresa la intención común de los contratantes?

La resolución de este punto implica por sí sola la decisión del pleito, y por esa razón hay necesidad de insistir en él.

Yá he dicho que la primera interpretación adolece de dos vicios ó defectos capitales, á saber:

a) Que deja sin valor la disposición en cuanto la hace incapaz de producir efecto alguno; y

b) Que hace completamente contradictorias entre sí, con el conjunto del artículo, con el resto del contrato y con los antecedentes de la negociación, las varias cláusulas que encierra el artículo, y destruye, en consecuencia, la correspondencia y armonía que debe haber entre todas las partes de la ley.

Por el contrario, la interpretación que yo defiendo hace racional y válido ó eficaz el artículo, é introduce la más perfecta armonía y correspondencia entre todas las partes del contrato.

Luego es inadmisible el sentido que el señor demandante da al artículo, pues mal puede aceptarse como intención clara de los contratantes, una inteligencia que lo priva de toda aplicación y lo convierte en un sartal de despropósitos.

El mejor argumento en favor de la corrección de mi tesis es la lectura del artículo, porque su tenor literal no deja

duda acerca de la intención con que fue redactado; pero como el señor demandante sostiene la tesis contraria, y dice que ella es clara (sin copiar ni examinar todo el artículo), me veo en la necesidad de entrar en explanaciones.

Pothier, el precursor del Código Civil Francés, trae el siguiente ejemplo:

"Yo le dí á usted en arrendamiento un pequeño departamento de una casa, el resto de la cual ocupaba yo; y le hago un nuevo arrendamiento en estos términos:

"He dado *mi casa* en arrendamiento á Fulano, por tantos años, por el precio convenido en el contrato anterior.

"¿Podría usted pretender que yo le he arrendado toda mi casa? No; pues aunque las palabras *mi casa*, en su sentido gramatical, significan mi casa íntegra y no un solo departamento de ella, sin embargo, es visible que nuestra intención no ha sido sino renovar el arrendamiento del departamento que usted tenía; y esta intención, que no se puede poner en duda, debe prevalecer sobre el tenor literal del contrato."

Este ejemplo clásico en la Jurisprudencia francesa,—que sirvió de base para la redacción del artículo 1156 del Código Civil Francés, del cual se tomó el artículo 1618 del Código Colombiano,—prueba que es siempre preferible la intención presunta de los contratantes, ó sea la que resulta del contrato mismo ó de contratos anteriores, aunque la estipulación dudosa admita un sentido literal perfectamente claro y que la haga eficaz, esto es, capaz de producir efecto racional, y aunque tomada en tal sentido literal, no resulte contradicción ni incongruencia ninguna, ni con ella misma, ni con el resto del contrato.

Si tál es la doctrina admitida, sin contradicción, en la Jurisprudencia francesa (autoridad respetable, si las hay, como heredera reconocida que es del sentido jurídico romano), de la cual se tomó literalmente el capítulo de nuestro Código sobre interpretación de los contratos, hay que convenir en que mi interpretación es inatacable; porque sólo ella expresa la intención clara de los contratantes, manifestada en todo el artículo de que se trata, en un contrato anterior que no quedó anulado sino simplemente reformado, y en otros actos públicos del Gobierno.

IV

Veamos ahora si la inteligencia que yo doy al artículo 10 reúne todos los elementos de una correcta interpretación.

"En la interpretación de la ley se distinguen, según Savigny, cuatro elementos, á saber: el gramatical, el lógico, el histórico y el sistemático.

"El elemento gramatical de la interpretación tiene por objeto las palabras de que el legislador se sirve para comunicarnos su pensamiento, es decir, el lenguaje de las leyes.

"El elemento lógico, la descomposición del pensamiento, ó las relaciones lógicas que unen á sus diferentes partes.

"El histórico tiene por objeto el estado del derecho existente sobre la materia, en la época en que la ley ha sido dada.

"Por último, el elemento sistemático tiene por objeto el lazo íntimo que une las instituciones y reglas del derecho en el seno de una vasta unidad."—(Obra citada, Tomo I, cap. IV, § XXXIII).

Este cuarto elemento no es aplicable sino tratándose de todo un sistema de Derecho. Me ceñiré, pues, á la aplicación de los tres primeros.

Se consulta en mi interpretación el elemento gramatical. Ella estriba precisamente en la sustitución de la frase: "concesiones de los terrenos que le serán devueltos á la República luégo que expire el privilegio," á la frase: "concesiones de que tratan los incisos 1.° y 2.° del artículo citado." Sustitución requerida para que el resto del artículo tenga sentido, y exigida por el giro gramatical de la cláusula; porque á las tierras concedidas á perpetuidad—á que se refiere el principio del artículo,—lo que debe contraponerse son las tierras no concedidas á perpetuidad, sino únicamente durante el privilegio, que son las de que tratan los incisos 1.° y 2.° del artículo 9.°, según lo dice el parágrafo del mismo artículo.

En este caso, esto es, cuando se haga una de estas sustituciones, "se debe justificar, dice Savigny, la rectificación del texto, indicando la causa probable de su impropiedad, la cual suele depender de que el legislador ha empleado una

expresión concreta en defecto de la palabra abstracta correspondiente."—(Tomo I, pág. 162).

Atendiendo á ese precepto, indiqué desde la contestación de la demanda, que seguramente la impropiedad del lenguaje del artículo 10 proviene de que, desde el artículo 16 del contrato de 1850, se consideró que la isla toda de Manzanillo quedaba como una dependencia del Ferrocarril, si éste era prolongado hasta ella.

Se consulta más aún el elemento lógico; pues con la interpretación que yo defiendo, tienen razón de ser—y con la contraria nó—la excepción de las cuatro hectaras y las restricciones que para su elección y destino se impuso el Gobierno. "Toda ley, dice Savigny, que establece una excepción, implica la existencia de una regla sin la cual la excepción no tendría sentido."—(Pág. 164, § 1). Luego si la República sólo exceptuó, y sólo puede ocupar, cuatro hectaras de la isla de Manzanillo, es porque lo demás lo concedió á la Compañía.

Y mucho más todavía se consulta el elemento histórico, es decir, el estado del derecho existente sobre la materia al tiempo de celebrarse el contrato; porque tal estado no era otro que el derecho claro é indisputado, por varios títulos adquirido, de la Compañía, al goce de todas las tierras baldías de la isla de Manzanillo á la fecha del nuevo contrato de 1867, y la posesión de ella desde muchos años antes; estado que la naturaleza de la negociación exigía que continuara, por tratarse de una prórroga del privilegio, referente no sólo al camino, "sino también *á todas las dependencias de que estaba en posesión la Compañía*, necesarias para el desarrollo de la Empresa" (art. 1.°).

Esos títulos y esa posesión constan en muchos actos oficiales, á saber:

1) El artículo 16 del contrato de 1850, en el cual se concedió el usufructo de toda la Isla á la Compañía, bajo una condición que ella cumplió.

2) El decreto legislativo de 14 de Mayo de 1852, por el cual se concedió la Isla á perpetuidad á la Compañía y se

autorizó al Poder Ejecutivo para que la pusiera en posesión de ella cuando lo juzgara conveniente.

3) La orden del Poder Ejecutivo al Gobernador de Panamá, de 26 de Marzo de 1855, para dar posesión de la Isla á la Compañía.

4) La declaratoria de posesión, hecha por el Gobernador en 24 de Mayo de 1855, con la condición de devolver la Isla al fin del privilegio, de conformidad con la orden del Poder Ejecutivo.

5) La Ley de 9 de Junio de 1855, en la cual se volvió á autorizar al Poder Ejecutivo para ceder á la Compañía, en plena y perpetua propiedad, todas las tierras de la Isla, con las condiciones que estimara conveniente estipular.

Estaba, pues, la Compañía, á virtud de estos antecedentes, en posesión de toda la isla de Manzanillo, con opción á adquirirla á perpetuidad, cuando se celebró el contrato de 5 de Julio de 1867, época en la cual faltaban todavía á la Compañía 28 años del privilegio concedido en 1850.

De suerte que la inteligencia que yo doy al artículo en cuestión, tiende á conservar la posición respectiva de las partes al tiempo de empezar á regir el contrato de 1867, y á no introducir variación ninguna á lo estipulado en el de 1850 respecto de la isla de Manzanillo, sino al contrario, á restablecerlo en esa parte, en la cual se hizo una modificación sustancial por las citadas leyes de 14 de Mayo de 1852 y 9 de Junio de 1855.

No se concibe que si la intención del negociador por parte de la República, y la de los legisladores de 1867, hubiera sido recuperar desde entonces la posesión y el goce de toda la isla de Manzanillo, no hubiesen redactado para ese efecto un artículo claro y terminante, tanto más cuanto él había de efectuar un cambio del estado de cosas existente á la sazón; y que en vez de eso hubiesen estipulado que quedaba comprendido en la concesión el número

de hectaras que contiene la Isla, con excepción de cuatro que se reservaba el Gobierno para construír edificios públicos. Eso habría sido el colmo de la ineptitud.

V

Aplicaré brevemente al caso las demás reglas de interpretación que trae el Código Civil.

1) Empezaré por la del artículo 30, que dice así:

"Art. 30. El contexto de la ley servirá para ilustrar el sentido de cada una de sus partes, de manera que haya entre todas ellas la debida correspondencia y armonía. Los pasajes oscuros de una ley pueden ser ilustrados por medio de otras leyes, particularmente si versan sobre el mismo asunto."

El espíritu ú objeto general del contrato de 1867, que debe servir de guía para interpretarlo, y que no es otro que la renovación ó prórroga de la concesión del privilegio del Ferrocarril, en los mismos términos del contrato de 1850, sin variación alguna desfavorable á la Compañía, está patente en el artículo 1.°, según el cual la concesión comprende no sólo el camino, sino también los edificios, almacenes, muelles, astilleros, telégrafo entre Colón y Panamá, y *en general, todas las dependencias* y demás obras *de que estaba en posesión* dicha Compañía, necesarias para el servicio y desarrollo de la Empresa.

Que la intención de los contratantes y de los legisladores fue renovar ó prorrogar el privilegio ó la concesión á la Compañía en los mismos términos en que estaba disfrutando de ella, no es dudoso, puesto que se comprendió en la concesión todo aquello de que en 1867 estaba en posesión la Compañía, y que aun se agregaron por el Congreso las palabras "y desarrollo de la empresa," que dan mucha más amplitud á la concesión y que no estaban en el artículo del contrato ó proyecto primitivo, el cual sólo decía "para el servicio del tránsito." Lo que prueba que no se quería rehusar á la Compañía nada de aquello de que estaba en posesión con título legal.

Si además de esta primera concesión tan lata y comprensiva, se tiene en consideración: que el artículo 9.° del contrato de 1867 ratifica sin variación alguna las concesiones de tierras hechas en los artículos 15 y 18 del contrato de 1850; que la excepción de las cuatro hectaras de la isla de Manzanillo, hecha en el contrato de 1867, se explica con la fundación de la ciudad de Colón en dicha Isla con posterioridad al año de 1850; que sin embargo de estar la Compañía en 1867 en posesión de toda la Isla, á virtud del artículo 16 del contrato de 1850 y de la declaratoria de posesión hecha por el Gobierno en 1855, no se previó nada en el contrato de 1867 sobre entrega inmediata de la Isla al Gobierno, ni se prohibió á la Compañía que usara de ella, ni se dijo que él podía ocuparla toda, sino únicamente cuatro hectaras, y eso para determinado objeto; y, por último, que de hecho la Compañía quedó en posesión de toda la Isla, sin reclamación del Gobierno; si se tiene en consideración todo esto, repito, es claro que para que haya la debida correspondencia y armonía entre todas las partes de la ley ó del contrato de 1867, es forzoso admitir que por el artículo 10 de él se concedió á la Compañía toda la Isla, con excepción de cuatro hectaras.

2). Conforme al inciso 1.° del artículo 1,622, "las cláusulas de un contrato se interpretarán unas por otras, dándosele á cada una el sentido que mejor cuadre al contrato en su totalidad."

Si alguna oscuridad hubiera en la primera parte del artículo 10, desaparecería al interpretar esta parte por las demás del mismo artículo, de las cuales es inseparable; con tanto mayor razón, cuanto la interpretación que da valor, eficacia y sentido al artículo 10, es la que mejor cuadra con el propósito general del contrato y con las estipulaciones especiales de los artículos 7.° y 8.°

3) Según el artículo 1620, el sentido en que una cláusula puede producir algún efecto, deberá preferirse á aquel en que no es capaz de producir efecto alguno.

Sobre este punto dice el jurista inglés Addison, en su obra clásica *Treatise on the law of Contracts*, al empezar el capítulo sobre interpretación de los contratos, lo siguiente:

"Todo contrato debe ser entendido de manera que ninguna *cláusula, frase ó palabra*, sea superflua ó vacía de sentido. Cada palabra debe actuar en una forma ó en otra. Una parte debe ser explicada por otra, de manera que el conjunto pueda subsistir."

Esta es la regla de interpretación que más claramente infringe la pretensión del señor demandante. Porque, admitida ésta, quedaría del todo ineficaz ó superfluo el artículo 10; todas sus palabras y frases infirmarían ó contradirían el sentido del conjunto; y carecerían de significado la frase "el número de hectaras," las palabras "excepción" y "reserva," la frase por la cual se limitó la aplicación que el Gobierno podía dar á las cuatro hectaras, la frase por la cual se pusieron cortapisas á la elección del Gobierno, etc.

Agrega el jurista últimamente citado:

"Pero si la ambigüedad nace simplemente de una expresión imperfecta de la intención de las partes, ó puede ser resuelta por la referencia al contexto general del instrumento puesto en relación con las circunstancias que lo rodearon, el juez tomará la expresión imperfecta en el sentido de la intención manifiesta y deducirá todas las inferencias sencillas y razonables, del lenguaje y contexto general del documento, que aparezcan ser necesarias para dar efecto á la intención obvia y ejecutar cual quier acto claramente contemplado en el contrato."

De manera, pues, que en el caso que nos ocupa, el haber empleado el artículo 10 la expresión imperfecta: "en las concesiones de que tratan los incisos 1.° y 2.° del artículo 9.°," en vez de la más clara: "en las concesiones de las tierras que deben volver al dominio de la República al fin del privilegio junto con el Ferrocarril," no obsta, conforme á nuestra Ley positiva y á la doctrina de los más eminentes juristas, para que se cumpla y ejecute la intención de los contratantes, manifiesta en el contrato y sus antecedentes.

4) Podrán también, según el inciso segundo del artículo

1622, interpretarse las cláusulas de un contrato por las de otro contrato entre las mismas partes y sobre la misma materia.

Antes del contrato de 1867 se había celebrado el de 1850, entre el Gobierno y la Compañía, sobre la misma materia; el cual, en su artículo 16, concedió á la Compañía, según hemos visto, todas las tierras baldías de la isla de Manzanillo por todo el tiempo del privilegio del Ferrocarril.

El contrato de 1850, además de haber sido celebrado entre las mismas partes y sobre la misma materia que el de 1867, reúne otras dos condiciones que hacen del primero un elemento indispensable para la interpretación del segundo, á saber: que en el fondo, y especialmente en materia de concesiones de tierras, los dos contratos son iguales; y que el contrato de 1850 no quedó anulado ó revocado por el de 1867.

Luego si hubiera ambigüedad en el artículo 10 del contrato de 1867, que trata de la concesión de la isla de Manzanillo, debería ocurrirse, para explicarla, á los artículos 16 y 17 del contrato de 1850, que tratan de la misma concesión; con tanto mayor razón, cuanto en el intervalo entre los dos contratos, la República, lejos de haber intentado restringir la concesión de la Isla, quiso ó intentó extenderla á la plena propiedad, por medio de dos leyes, de las cuales la última—la de 5 de Junio de 1855—no había sido derogada antes del contrato de 1867.

A virtud de los artículos 16 y 17 del contrato de 1850 y de la entrega que se hizo de la isla de Manzanillo á la Compañía, con condición de que fuera devuelta á la República junto con el Ferrocarril al fin del privilegio, dicha Isla quedó como una anexidad ó dependencia del Ferrocarril. *Anexar*, según el Diccionario de la lengua, es "unir ó agregar una cosa á otra con dependencia de ella." *Dependencias* son "cosas accesorias de otra principal." *Accesorio* es lo "que depende de lo principal ó se le une por accidente." A la Empresa y concesión del Ferrocarril de Panamá unió ó agregó la República, por sus actos oficiales,

la isla de Manzanillo; el goce de la una debía durar lo mismo que el de la otra; las dos cosas quedaron formando parte de una misma Empresa, y ambas debían volver á un mismo tiempo al pleno dominio de la República. La Isla, pues, ó el usufructo de ella, eran, sin duda alguna, al tiempo de celebrarse el contrato de 1867, un accesorio, una dependencia de la empresa del Ferrocarril. No puede negarse que la República, que cedió ó agregó con esas condiciones á la empresa del Ferrocarril la isla de Manzanillo, la consideraba como una dependencia necesaria para el servicio del Ferrocarril; y para todo el mundo ella es por lo menos una dependencia necesaria *para el desarrollo de la Empresa;* máxime si se tiene en cuenta que, conforme al artículo 8.° del contrato de 1867, la Compañía puede elegir en la Isla los puntos de partida y de llegada que le parecieren más ventajosos y más cómodos para la entrada y el fondeadero de los buques, ó para los puertos propiamente dichos y para los embarcaderos, atracaderos, etc.

Y como en el artículo 1.° del contrato de 1867 se expresó que en la concesión se comprendían todas las dependencias de que estaba en posesión la Compañía, necesarias para el desarrollo de la Empresa, hay que admitir, como yá lo he dicho, que en la concesión general del citado artículo 1.°,—interpretándola por las cláusulas respectivas del contrato de 1850, y por los términos de la entrega de la Isla á la Compañía y de las leyes que dispusieron ó autorizaron la concesión de ella en plena propiedad,—quedó comprendida la isla de Manzanillo, como quedaron también comprendidos todos los edificios, casas, almacenes, estaciones, etc., que no fueron comprendidos en el artículo 9.° especialmente.

VI

Por la importancia especial que tiene en este caso, he reservado para el fin, y considero separadamente, la regla de

Hermenéutica contenida en el inciso tercero del artículo 1622, conforme á la cual podrán también interpretarse las cláusulas de un contrato "por la aplicación práctica que hayan hecho de ellas ambas partes, ó una de las partes con aprobación de la otra."

Tan uniformes han sido la inteligencia y aplicación práctica dadas al artículo 10 del contrato de 1867, en el sentido que yo le asigno, por toda clase de corporaciones y funcionarios públicos, en el largo espacio de diez y ocho años, transcurrido desde dicho año hasta el de 1885, que esta es quizá la mejor prueba de la claridad de la concesión, que ahora se disputa, de la isla de Manzanillo á la Compañía.

Los actos oficiales en que constan, ó de que resultan, dichas inteligencia y aplicación práctica, son muy numerosos, por lo cual me limitaré á citar los más importantes.

A.—Posesión de la Isla.—La isla toda de Manzanillo continuó poseída por la Compañía del Ferrocarril después de la aprobación del contrato de 1867. A ese respecto no se hizo prácticamente ninguna alteración, y las cosas continuaron como antes del contrato.

Este hecho, que no requería prueba en el juicio por parte de la Compañía, por ser uno de los fundamentales de la demanda, demuestra que ambos contratantes entendieron, desde que se celebró y aprobó el contrato, que la Compañía había quedado con derecho de seguir usufructuando los terrenos de la isla de Manzanillo, y que conforme á esa inteligencia ejecutaron lo pactado.

B.—Arrendamientos hechos al Gobierno.—En las páginas 58 á 60 del cuaderno de pruebas del demandado, podéis ver la copia de varios asientos tomados de las cuentas del señor Administrador Principal de Hacienda Nacional de Panamá, en los cuales constan pagos hechos á la Compañía por el Tesoro Nacional, como precio de arrendamientos de edificios ocupados por la Guardia Colombiana en la ciudad de Colón, en los años de 1883 y 1884; y los documentos publi-

cados en el número 4,917 del *Diario Oficial* de 14 de Enero de 1881, acreditan que, desde antes de ese año, se habían tomado á la Compañía, por el Gobierno Nacional, varios locales ó edificios en arrendamiento. (Página 23 del mismo cuaderno de pruebas).

Como los edificios que la Compañía dio en arrendamiento al Gobierno no son de los necesarios para el servicio directo ó inmediato del Ferrocarril, y están construídos, por consiguiente, en terrenos no concedidos á la Compañía según el señor demandante, el hecho crónico de que por tantos años contratara y pagara el Gobierno esos arrendamientos, implica el reconocimiento del derecho que hoy se niega al demandado, y es otra prueba fortísima de que el Gobierno entendió y aplicó prácticamente el artículo 10 del contrato de 1867 como lo entiende la Compañía.

C.—Contratos varios entre el Gobierno y la Compañía.—Después del año 1867 se celebraron entre el Gobierno Nacional y la Compañía varios contratos relacionados con el de 5 de Julio de ese año, de los cuales figuran como pruebas en dicho cuaderno los siguientes:

Uno del mes de Mayo de 1876, reformatorio de los de 1850 y 1867, que fue celebrado para obtener ventajas mutuas, zanjar dificultades y evitar reclamaciones futuras, en el cual nada se dijo, sin embargo, sobre entrega de la isla de Manzanillo, lo que prueba que el Gobierno no creyó que á ese respecto tuviera que hacer reclamación alguna. (Página 91 del citado cuaderno).

Y otro del mes de Octubre de 1880, publicado en el número 4,939 del *Diario Oficial*, celebrado en Nueva York entre el señor Salomón Koppel, á nombre del Gobierno de la República, y el Presidente de la Compañía del Ferrocarril, por el cual se abrogó temporalmente el artículo 4.° del contrato de 1867, que obligaba á la Compañía á prolongar el Ferrocarril, por el lado del Pacífico, hasta las islas de Naos, Culebra, Perico y Flamenco. (Página 103 del mismo cuaderno),

Por la simultaneidad de este contrato y de la aceptación que hizo la Compañía, del empréstito de $ 3.000,000 contratado en Nueva York por el mismo señor Salomón Koppel con los señores Morton, Bliss & C.°, publicado también en dicho número del *Diario Oficial*,—se comprende perfectamente que por entonces no se urgió á la Compañía para el cumplimiento de aquella obligación, sino principalmente con el fin de compelerla á aceptar y facilitar el mencionado empréstito, en cuya consecución tenía el Gobierno grande interés. El no haber iniciado el Gobierno en esa oportunidad ninguna reclamación con respecto á la isla de Manzanillo, es, por tanto, otra prueba de que él no se creyó con derecho á hacerla, sobre todo si se considera que esos mismos contratos y otros actos oficiales de que hablaré adelante, no dejan duda de que todos nuestros Gobiernos hacían estudio constante del contrato principal celebrado en 1867.

D.—Nombramiento de Visitador Fiscal.—En la página 31 del citado cuaderno de pruebas, veréis el decreto número 22 (bis) de 1880, de 24 de Octubre, por el cual el Presidente de la República nombró al señor Doctor Felipe F. Paúl "Visitador Fiscal en el Estado de Panamá, *con atribuciones especiales para vigilar el cumplimiento de las estipulaciones del contrato vigente con la Compañía del ferrocarril de Panamá*"; y en las páginas 23 y 24 del mismo cuaderno se encuentra el número 4,917 del *Diario Oficial* de 14 de Enero de 1881, en el cual está publicada la correspondencia cruzada entre el referido Visitador Fiscal y el Superintendente General de la Compañía del ferrocarril de Panamá.

Aquel nombramiento manifiesta, como yá lo tengo dicho, que el Gobierno prestó grande atención al cumplimiento, por parte de la Compañía, del contrato celebrado con ella en 1867; y esa correspondencia, cuya lectura os encarezco, patentiza que el Doctor Paúl estudió cuidadosamente ese contrato, como era natural, y fue muy acucioso en exigir el total y fiel cumplimiento de él. ¿Es concebible que se hubiese escapado al Gobierno en sus instrucciones, y al

Doctor Paúl en su estudio del contrato, un derecho tan importante como el de reclamar la entrega de la isla de Manzanillo, ó sea del área de la ciudad de Colón, si tal derecho hubiese existido realmente? Pues bien: el hecho es que en toda la correspondencia no se encuentra una línea, una palabra siquiera, que deje comprender que el Gobierno ó el Doctor Paúl abrigasen la menor idea de que la República tuviese tal derecho.

E.—Reclamación y entrega de las cuatro hectaras.—Probablemente desde que regresó á esta capital, hizo el Doctor Paúl alguna insinuación al Gobierno acerca de la elección de los lotes que debían entregársele en Colón, por causa de las cuatro hectaras que se reservó en la isla de Manzanillo, á juzgar por la nota número 3,080 de 7 de Enero de 1882, que se halla en la página 18 del respectivo cuaderno de pruebas, por la cual el Gobierno comisionó al Visitador Fiscal en el Estado de Panamá para intervenir en ese asunto.

Este negociado de las cuatro hectaras, á partir de la nota que acabo de citar, duró más de tres años, y dio lugar á incidentes y reclamaciones que no dejan duda alguna de que todos los funcionarios públicos que en él intervinieron, estimaron siempre que el Gobierno (ó la República) no podía disponer en Colón sino de las mencionadas cuatro hectaras.

Por lo importante que es este punto, me permito insertar parte siquiera de los documentos respectivos.

a) En la nota número 3,080 arriba citada, que como Ministro de Fomento suscribió el señor Doctor Narciso González Lineros, se dice al Visitador Fiscal lo siguiente:

"El Poder Ejecutivo ha tenido á bien comisionar á usted para que *recabe y obtenga* de la Compañía del Ferrocarril de esa, las cuatro hectaras de tierra *que debe poner á disposición del Gobierno*, al tenor del artículo 10 del contrato de 16 de Agosto de 1867, tomándolas en terreno continuo ó discontinuo, según lo permita la localidad y lo conveniente para el uso á que se las destinará. Si para la rectificación de las medidas ú otras operaciones sobre el terreno tuviere usted necesidad de los servicios de algún agrimensor ó ingeniero, etc."

b) En nota número 3,725, de 11 de Junio de 1882, que

se halla en la página 16 del cuaderno de pruebas citado, el Ministerio de Fomento, que estaba yá á cargo del Doctor Felipe F. Paúl, dijo al Administrador Principal de Hacienda Nacional de Panamá lo que sigue:

"En atención á la parte final de la nota del señor Visitador Fiscal é Inspector del Ferrocarril de ese Estado, en que anuncia que se retira del puesto oficial que ha desempeñado, se ha resuelto decir á usted que dicho señor remite dos copias de documentos públicos relativos á la comisión que le confió el Gobierno para *recabar y tomar* con las formalidades legales de la Compañía del ferrocarril de Panamá, las cuatro hectaras de tierra en la isla de Manzanillo *que se reservó* el Gobierno de la Unión por el contrato de 1867."

Sigue diciendo que deben extenderse de nuevo los documentos en el papel correspondiente, con inserción del poder del representante de la Compañía, y luégo agrega:

"No será por demás advertir á usted que en este negociado hay dos actos que deben perfeccionarse observando las indicaciones hechas, que son: el convenio por el cual el Gobierno *se hace dueño y entra en posesión* de las cuatro hectaras de tierra mencionadas; y aquel por el que cede al Gobierno ó Estado de Panamá una hectara de las cuatro en referencia ..."

c) En Julio de 1883 suscribió el entonces Secretario de Hacienda de la República, Doctor Aníbal Galindo, la siguiente nota:

"*Estados Unidos de Colombia.—Poder Ejecutivo nacional.—Secretaría de Estado del Despacho de Hacienda.—Número* 17.—*Sección* 1.ª—*Ramo de Negocios Generales.—Canal interoceánico y ferrocarril de Panamá.—Bogotá, Julio* 5 *de* 1883.

"Señor Felipe F. Paúl.—Presente.

"Por el artículo 10 del contrato 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, se reservó el Gobierno cuatro hectáreas de tierras baldías en la isla de Manzanillo, que hoy hace parte del área de la ciudad de Colón, las cuales tiene obligación la Compañía del ferrocarril de Panamá de entregar rellenadas y terraplenadas de modo que se pueda edificar sobre ellas.

"No hay constancia de que se haya hecho gestión alguna en este asunto; y deseoso de beneficiar para el Tesoro Nacional esos terrenos, que son hoy muy valiosos, y teniendo en cuenta las buenas relaciones que existen entre usted y la Compañía del ferrocarril de Panamá, he pensado que acaso estaría usted dispuesto á

entrar en algún negocio por el cual quisiera usted encargarse de hacer todas las gestiones necesarias hasta obtener que la Compañía cumpla con la obligación contraída, entregando rellenadas ó terraplenadas dichas cuatro hectáreas de terreno, que, según informes, permanece aún debajo de las aguas de los pantanos ó lagunas que primitivamente lo cubrían.

"Esperando la respuesta de usted, tengo el honor de suscribirme su atento seguro servidor,

"ANÍBAL GALINDO."

d) En Agosto siguiente el mismo señor Secretario dirigió otra comunicación al Secretario del Tesoro, que dice:

"*Estados Unidos de Colombia.—Poder Ejecutivo Nacional,—Secretaría de Estado del Despacho de Hacienda.—Sección* 1.ª—*Ramo de Negocios generales.—Número* 1,421.—*Bogotá,* 14 *de Agosto de* 1883.

"Señor Secretario del Tesoro.

"Olvidadas casi como bienes mostrencos, permanecían en Colón, sin que nadie hubiera hecho caso de ellas, las cuatro hectáreas de terreno que se reservó el Gobierno por el artículo 10 del contrato de 5 de Julio de 1867, reformatorio del de 15 de Abril de 1850, sobre privilegio para la construcción del ferrocarril de Panamá.

"Estas hectáreas, que la Compañía del Ferrocarril tiene obligación de entregar terraplenadas en estado de edificar sobre ellas, han permanecido y permanecen aún en estado de pantano.

"Informado del extraordinario valor que ha adquirido el área de la ciudad de Colón, pensé en beneficiar para el Tesoro la de aquellas hectáreas, y valiéndome de los servicios y buenos oficios del señor Felipe F. Paúl, Agente de la Compañía del Ferrocarril, he celebrado con él un contrato de arrendamiento de quince de los setenta y dos lotes en que está dividida aquella superficie, siendo de cargo del señor Paúl hacer á su costa todos los gastos que exija y ocasione el cumplimiento de la obligación contraída por la Compañía, de rellenar y terraplenar aquellos pantanos.

"Dentro de ocho meses, que es el plazo estipulado para el cumplimiento de aquella obligación, la Nación tendrá cincuenta y siete lotes para edificar en la ciudad de Colón, los cuales pueden ser arrendados á $ 500 anuales. Es, pues, una nueva renta de $ 28,500 la que da este contrato á la Nación.

"Por ahora sírvase usted disponer que la Tesorería reciba del señor Paúl $ 1,050, importe del arrendamiento anticipado de los quince lotes en el primer año.

"Soy de usted, etc.,

"ANÍBAL GALINDO."

e) En Octubre del mismo año de 1883 el Doctor Antonio Roldán, encargado accidentalmente del Despacho de la Secretaría de Hacienda, celebró un contrato, que en su parte conducente dice:

"Antonio Roldán, Secretario de Estado en el Despacho de Relaciones Exteriores, encargado accidentalmente del Despacho de Hacienda de los Estados Unidos de Colombia, debidamente autorizado por el Presidente de la República, por una parte, y José Vicente Mogollón, por la otra, han convenido en celebrar el siguiente contrato:

"Art. 1.° Mogollón se compromete:

.....

"3.° A tomar en arrendamiento, á razón de setenta pesos anuales cada uno, *los lotes que le quedan al Gobierno en la ciudad de Colón*, y á pagar el arrendamiento de ellos por anualidades anticipadas. Este arrendamiento comenzará á contarse tres meses después de la aprobación de este contrato.

"Art. 2.° El Gobierno se compromete:

"1.° A dar en arrendamiento á Mogollón, por el término de nueve años, prorrogables por seis años más á voluntad del Gobierno, *los cuarenta y tres lotes que le quedan en los terrenos que se reservó en la ciudad de Colón;*.....

.....

"En fe de lo cual se firman dos ejemplares del mismo tenor en Bogotá, á veintitrés de Octubre de mil ochocientos ochenta y tres.

"ANTONIO ROLDÁN— J. V. MOGOLLÓN."

f) Por último, en Septiembre de 1884 el Doctor Felipe Angulo, como Secretario de Hacienda de la República, dirigió al Superintendente de la Compañía un oficio que en lo conducente dice así:

"*Estados Unidos de Colombia—Poder Ejecutivo Nacional—Secretaría de Estado del Despacho de Hacienda—Sección* 3.ª—*Ramo de Tierras baldías Número* 82—*Bogotá,* 13 *de Septiembre de* 1884.

"Señor Superintendente General y Representante de la Compañía del ferrocarril de Panamá.

"Por el artículo 10 del contrato de 16 de Agosto de 1867, celebrado con la Compañía del ferrocarril de Panamá, de la cual es usted Superintendente y Representante, el Gobierno se reservó, como usted sabe, cuatro hectaras de terreno de la isla de Manzanillo, como área para la construcción de edificios para oficinas públicas, casas de instrucción, cárcel ú otros objetos de uso público, las que serían entregadas por la Compañía, debidamente terraplenadas y en estado de edificar sobre ellas. El Gobierno Nacional comisionó al Visitador Fiscal de la Nación en el Estado de Panamá para que recibiera las cuatro hectaras de terreno, terraplenadas y en estado de edificar, según la cláusula del contrato que se acaba de citar, y este empleado envió en oportunidad á este despacho la correspondiente diligencia de entrega, hecha en la ciudad de Colón el 1.° de Abril de 1882."

.....

"En suma, la Compañía ha entregado al Gobierno en la ciudad de Colón, en terreno propio para edificar, lo siguiente:

"En el primer cuadrilátero, que contiene cincuenta y un lotes, diez y nueve mil novecientos veinticinco metros novecientos cincuenta y cinco milímetros..... 19,925 955

"En el segundo cuadrilátero, que contiene veinte lotes, siete mil ochocientos catorce metros cien milímetros..... 7,814 100

"En cuatro lotes más, situados entre las calles 8.ª y 9.ª, de Norte á Sur, mil quinientos sesenta y dos metros ochocientos veinte milímetros..... 1,562 820

"En ocho lotes más, situados entre las calles 2.ª y 3.ª, de Norte á Sur, tres mil ciento veinticinco metros seiscientos cuarenta milímetros..... 3,125 640

"En un lote situado entre las calles 3.ª y 4.ª, de Norte á Sur, trescientos noventa metros setecientos cinco milímetros..... 390 705

"Total..... 32,819 220

"Faltan, pues, para completar las cuatro hectaras, siete mil ciento ochenta metros setecientos ochenta milímetros 7,180 780

"Suma..... .....metros c. 40,000 000

"Sin que pueda decirse que los 7,180 metros 780 milímetros, están representados en las superficies de las calles y callejones que hubo necesidad de terraplenar para el más cómodo acceso á los lotes, pues estas obras, como bienes de uso público, no pueden ser apropiadas, y pertenecen al común de la ciudad según las leyes, ni puede tampoco edificarse en ellas, que es la condición expresa contenida en el artículo 10.° tántas veces citado.

"Ciertamente que en estas obras de uso público habrá hecho la Compañía gastos de consideración, y que con ellas se habrán beneficiado los lotes de la Nación, haciéndose más aptos ó más propios para edificar en ellos, pero es claro que no podrían adjudicársele al Gobierno sin grave perjuicio de sus intereses y de su derecho á las cuatro hectaras en los términos del contrato.

"En nombre del Poder Ejecutivo, y fundado en las razones que acabo de exponer, y que estimará usted legítimas, hago por su conducto á la Compañía del Ferrocarril, de la cual es usted representante, el reclamo de los 7,180 metros 780 milímetros de terreno propio para edificar en la ciudad de Colón, que completan las cuatro hectaras de que habla el contrato.

"Soy de usted atento servidor,

"F. ANGULO."

De esta serie de documentos resulta, evidentemente, que ninguno de los miembros del Ministerio que intervinieron en el asunto de la elección y recibo de los lotes, entendió nunca que el Gobierno tuviera en la isla de Manzanillo otro derecho que el de tomar las cuatro hectaras que se reservó en el contrato de 1867.

Son pruebas de ello las siguientes:

1) Que todos los señores Secretarios del Poder Ejecutivo hablaron principalmente de la obligación de la Compañía de *entregar* las cuatro hectaras; lo cual manifiesta que ellos entendieron y consideraron que la estipulación de la segunda parte del artículo 10, tiene por objeto primordial dejar al Gobierno el derecho de tomar las cuatro hectaras, y nó únicamente imponer á la Compañía la obligación de terraplenarlas, en el supuesto de que le quedaban al Gobierno todas las demás no necesarias para las dependencias inmediatas del Ferrocarril, como lo sostiene la parte demandante en este pleito.

2) Que todos ellos insistieron mucho en la *reserva* de las cuatro hectaras, sin reclamar ningún derecho en el resto de la Isla.

3) Que el Doctor Galindo, que con tanto ahinco y decisión escudriñó todo aquello de donde pudiera derivar alguna renta ó alivio el Tesoro Nacional (como lo acreditan sus gestiones sobre los lotes de Colón, sobre lo que en su concepto debía pagar á la Compañía del Ferrocarril la del Canal por el derecho de excavarlo en la zona privilegiada, sobre lo que esta Compañía debía suministrar para el sostenimiento de la guarnición en el Istmo, sobre las carboneras de Riohacha, etc. etc.), no inició nada contra la Compañía del ferrocarril de Panamá por el goce indebido de tierras en Colón, ni incluyó en los cálculos de su nota número 1,421, dirigida al Secretario del Tesoro, lo que pudieran producir, fuera de las cuatro hectaras, las demás tierras de Colón, á pesar del "extraordinario valor" que según él había adquirido el área de esa ciudad.

4) Que el Doctor Roldán dijo *expresamente*, en dos de las cláusulas del contrato citado, que á la Nación no le quedaban en Colón sino 42 lotes, esto es, el resto de las cuatro hectaras, con lo cual reconoció que lo demás de la Isla estaba concedido á la Compañía del Ferrocarril.

5) Que el Doctor Angulo reclamó con insistencia que las cuatro hectaras se entregaran á la República con deducción de las calles ó callejones, para aumentar así el terreno de que pudiera aprovecharse el Gobierno; lo que se fundaba, sin duda, en la convicción de que todo el resto de la Isla estaba concedido á la Compañía.

6) Y finalmente, que en el penúltimo párrafo de la citada comunicación del mismo Doctor Angulo, está explícito el reconocimiento de que el Gobierno sólo puede reclamar las cuatro hectaras; pues dice que las obras de uso público destinadas para calles "habrán beneficiado *los lotes* de la Nación, pero es claro que no podrán *adjudicársele* al Gobierno sin grave perjuicio de sus intereses y de su derecho *á las cuatro hectaras* en los términos del contrato."

E.—Plano de la ciudad de Colón.—En la página 153 de mi cuaderno de pruebas, se halla una copia del plano de la isla de Manzanillo, tomada por el Doctor Ruperto Ferreira del que existe en el Ministerio de Hacienda, que se levantó por la Compañía en cumplimiento del artículo 45 del contrato de 1850, según el cual debía ella hacer un plano catastral de todas las partes del camino que habían de devolverse con éste á la República.

A este plano, que á petición mía se agregó como prueba al expediente, es al que se refieren la parte final del artículo 10 del contrato de 1867 y el oficio número 82 del Ministerio de Hacienda, de 13 de Septiembre de 1884. (Páginas 88 á 90 de dicho cuaderno).

El Gobierno ha tenido, pues, siempre á la mano ese plano, el cual, como se ve, representa toda la isla de Manzanillo dividida en lotes ó manzanas con sus calles. Estas, por supuesto, no existen por ahora, en su mayor parte, sino en el papel, pues sólo la parte occidental de la Isla está edificada y poblada. En lo demás hay todavía pantanos, porque la Compañía no ha terraplenado sino lo que ha ido siendo necesario para edificar; y aun queda un potrero de cien manzanas ocupado por el señor Juan C. Stevenson, sin consentimiento de la Compañía y sin pagarle arrendamiento, según aparece de la copia que acompaño, expedida por el Ministerio de Gobierno.

Pues bien, ese plano de la Isla, así formado y aceptado y citado por el Gobierno, es una prueba visible de la posesión de ella por la Compañía á ciencia y paciencia y á la faz de la República y del Gobierno, y, sobre ser un testimonio de la buena fe de la Compañía, lo es también del reconocimiento por el Gobierno del derecho de ella al goce de la Isla en su totalidad.

VII

Conocida yá la inteligencia que en el punto controvertido han dado al contrato de 1867 los más altos funcionarios del orden ejecutivo, entro á probar que también han reconocido, expresamente, el derecho de la Compañía las primeras autoridades del orden legislativo y judicial.

1) *Interpretación necesaria de la Corte Suprema y del Consejo Nacional de Delegatarios.*—La Asamblea del extinguido Estado de Panamá expidió una ley, marcada con el número 44, de 3 de Diciembre de 1883, en cuyo artículo 4.° se autorizaba al Poder Ejecutivo del Estado para contratar "la construcción de un ferrocarril urbano en la ciudad de Colón, es decir: *por toda la isla de Manzanillo*, el nuevo barrio de Cristóbal Colón y los que en adelante se le agreguen."

El apoderado de la Compañía del ferrocarril de Panamá y de la del Canal Interoceánico pidió á la Corte Suprema la suspensión de dicha ley; la cual no se decretó porque no se obtuvo la unanimidad de votos que para ello requería la Constitución de 1863. Pero sí fue favorable á ella el voto de la mayoría de la Corte, compuesta de los Magistrados Doctores Antonio Morales, Federico Ramón Rodríguez y Carlos Cotes, quienes adoptaron, como fundamento del pro-

yecto de acuerdo sobre suspensión de la ley, el siguiente concepto :

"Además, por el artículo 8.° (10 quiso decir, sin duda) del contrato sobre construcción y explotación del ferrocarril de Panamá, *el terreno que forma la isla de Manzanillo fue cedido á la Compañía del Ferrocarril durante el término del privilegio, á excepción de cuatro hectaras que se reservó el Gobierno Nacional para construcción de ciertos edificios;* y por el artículo 4.° de la ley acusada, se autoriza al Poder Ejecutivo del Estado de Panamá para contratar la construcción de un ferrocarril ó ferrocarril urbano por las calles de la ciudad de Colón; es decir, *por toda la isla de Manzanillo*, el nuevo barrio de Cristóbal Colón y los que en adelante se le agreguen.

"Así pues, el artículo 4.° de la ley acusada ataca *los derechos adquiridos por la Compañía sobre la isla de Manzanillo y contraría el artículo* 8.° *del contrato.*"—(*Diario Oficial* número 6,353).

Como se ve, este concepto de la Corte Suprema no puede ser más claro y terminante : en él se reconoce explícitamente que por el contrato de 1867 "el terreno que forma la isla de Manzanillo fue cedido á la Compañía del Ferrocarril durante el término del privilegio, á excepción de cuatro hectaras que se reservó el Gobierno Nacional para construcción de ciertos edificios."

Y esto no fue un reconocimiento ó una interpretación casual ó incidental. Por el contrario, fue una interpretación necesaria para aplicarla en una decisión ; esto es, fue como un considerando de una sentencia, y, por consiguiente, un punto meditado y discutido.

Debo observar que aunque los dos señores Magistrados de la minoría no aprobaron el proyecto de la mayoría, nada dijeron contra el concepto copiado arriba, pues su disentimiento ocurrió en la interpretación ó inteligencia del artículo 2.° del contrato de 1867.

El asunto pasó al conocimiento del Consejo Nacional Legislativo, al cual informó una comisión compuesta de muy distinguidos abogados, los Honorables Delegatarios Doctores José María Rubio Frade, Carlos Calderón Reyes y Jesús Casas Rojas, quienes propusieron el siguiente proyecto de resolución, que fue aprobado por el Consejo en dos debates en los días 19 y 20 de Marzo de 1886, á saber :

"El Consejo Nacional Legislativo, en ejercicio de la facultad que le confiere el artículo *1* de la Constitución, declara definitivamente nula la Ley 44 de 3 de Diciembre de 1883, expedida por la Asamblea Legislativa del Estado Soberano de Panamá."

En el informe respectivo, que es muy corto, pues la Comisión juzgó el asunto sumamente claro, se dijo lo siguiente :

"*Reproduce*, por tanto, vuestra comisión *los fundamentos en que se apoyó la mayoría de la Corte Suprema* para considerar nulo el acto legislativo expresado, y os hace notar que refiriéndose este acto á un ramo de Gobierno en que tenían competencia los extinguidos Estados, debe considerarse vigente y surtiendo la plenitud de sus efectos, mientras no sea anulado por el Consejo."—(*Diario Oficial* número 6,883).

De manera que el Consejo Nacional de Delegatarios, esto es, una Corporación investida de carácter constituyente y, además, de amplias facultades ó atribuciones legislativas, é informada por tres de sus más distinguidos miembros, declaró nula la referida ley de Panamá, entre otras razones principales, porque contrariaba la cesión hecha á la Compañía del ferrocarril de Panamá en el contrato de 1867, "*por el término del privilegio, del terreno que forma la isla de Manzanillo, á excepción de cuatro hectaras que se reservó el Gobierno Nacional.*"

Paréceme, pues, que estoy autorizado para afirmar que la inteligencia ó el sentido que asigno al artículo 10, constituye no solamente la interpretación natural, científica ó doctrinal de esa cláusula del contrato, que es también una ley, sino, además, la interpretación auténtica de esta ley, hecha por el legislador mismo; esto es, aquella que por precepto legal "*es generalmente obligatoria*," y respecto de la cual dice Savigny :

"Fijado el sentido por una ley posterior ó *por una costumbre constante*, deja de ser libre el intérprete, el cual debe aceptar y aplicar la ley tal como ha sido interpretada, aunque esté convencido del error de esta interpretación."

La única especialidad de esta interpretación del Consejo Nacional Legislativo, es que no fue dada en forma de ley sino de sentencia, esto es, como decisión de una contro-

versia ; lo que le da más valor moral, porque ello hace suponer que hubo más reflexión en el estudio y decisión del asunto. Ni debe perderse de vista, por otra parte, que tal interpretación se alega aquí contra la Nación, á quien naturalmente obligan las declaraciones hechas, en forma y ocasión solemnes, por sus más conspicuos representantes.

2) *Otra interpretación legislativa.*—Con motivo de la apuradísima situación del Fisco Nacional en 1884, expidió el Congreso la Ley 53 de ese año, "sobre arbitrios fiscales."

Las autorizaciones concedidas por esa ley al Poder Ejecutivo, algunas de ellas hasta depresivas de la dignidad nacional, demuestran, al mismo tiempo que la notoria penuria del Tesoro, la suma diligencia y el grande esfuerzo que se empleó para arbitrar recursos por todos los medios posibles.

Digo que alguna de esas autorizaciones eran depresivas de la dignidad nacional, porque una de ellas era la de hipotecar bienes de la República renunciando los privilegios del Fisco, esto es, sujetando á la Nación á ser perseguida por la vía ejecutiva y á dejar rematar sus bienes en pública subasta.

Uno de los artículos de esa ley es del tenor siguiente :

"Art. 3.° Se autoriza al Poder Ejecutivo para que arriende en licitación pública, hasta por diez años, hipoteque ó enajene, *los lotes de terreno* que posee la República en la ciudad de Colón. En caso de hipoteca, podrá el Gobierno hacer las renunciaciones á que se refiere el parágrafo del artículo 2.°" (la de los privilegios del Fisco en materia de ejecuciones).

Y otro dice :

"Art. 4.° Antes de proceder á la venta de *los lotes de terreno que la República tiene en el área de la ciudad de Colón*, el Poder Ejecutivo hará *rectificar las medidas de dichos lotes*, á fin de averiguar si efectivamente se le han adjudicado parte de las calles de la ciudad, y también para investigar si se le ha ocasionado algún otro perjuicio en esa adjudicación, con el objeto de que pueda hacer las reclamaciones á que haya lugar."

En vista de estos artículos no puede dudarse que, á juicio del Congreso de 1884 y del Poder Ejecutivo que sancionó la citada ley, la República no tenía en ese año en la isla de Manzanillo, ó sea en la ciudad de Colón, sino las cuatro hectaras que se reservó por el artículo 10 del contrato de 1867.

Dedúcese esto evidentemente :

a) Del hecho de referirse los dos dos artículos preinsertos á *lotes* de la ciudad de Colón, lo que da la idea de una pequeña parte de ella, en vez de referirse á los terrenos de la isla de Manzanillo, cual debiera haberlo hecho si el artículo 10 del contrato tuviera el sentido que le da el señor demandante, esto es, si la República tuviese el derecho de ocupar, de usar y de disponer de toda la Isla, menos una pequeña extensión de ella. Desígnanse, sin duda, con esta palabra *lotes* los setenta y dos que se formaron de las cuatro hectaras que la Compañía entregó terraplenadas ; pues esa fue efectivamente la expresión adoptada, tanto en los contratos celebrados con el Doctor Paúl y con el señor José V. Mogollón, como en la comunicación del Secretario de Hacienda de la República, en que se reclamó la exclusión de las calles. (Páginas 88 á 90 del cuaderno de pruebas de la Compañía).

b) De la indicación que se hace en la ley de que se *rectifiquen las medidas de los lotes.* Puesto que sólo los lotes formados por las cuatro hectaras habían sido medidos, sólo esas medidas podían *rectificarse* ; y por tanto, á lo que la ley se refiere es sólo á los lotes de las cuatro hectaras.

c) Del mandato de que se haga la reclamación á que haya lugar si efectivamente *se le ha adjudicado* á la República parte de las calles de la ciudad ; por cuanto esto no era perjudicial á la Nación sino en el supuesto de estar concedido á la Compañía todo el resto de la Isla.

d) Del hecho de hablar el artículo 4.° de "los lotes que la República tiene en el área de la ciudad de Colón." Si lo que el señor General Reyes sostiene fuera correcto, no sería de unos lotes en el área de la ciudad de Colón de lo que podría disponer la República, sino de toda el área de la ciudad, menos el terreno ocupado por el Ferrocarril y sus inmediatas dependencias.

Si pues en aquellos momentos de gran penuria en que se echó mano de todo recurso, no habló la ley sino de las cuatro hectaras á que tenía derecho la República en la ciudad de Colón, es, evidentemente, porque el Legislador, esto es, tanto el Congreso como el Poder Ejecutivo, entendieron que la República no tenía en la isla de Manzanillo sino esas cuatro hectaras.

Luego esta es otra interpretación del legislador, acorde con todas las demás á que me he referido, y, como ellas, obligatoria é inobjetable.

Resulta, pues, del examen que antecede, que la interpretación del artículo 10 del contrato de 1867, que defiendo y sostengo, está acorde con la admitida por las más altas corporaciones y por los más conspicuos funcionarios de las tres ramas del Poder Público de la Nación.

A la luz de tantos reconocimientos explícitos del derecho de la Compañía, se ve patente la injusticia y temeridad del concepto con que termina el segundo párrafo del libelo de demanda del señor General Reyes, á saber: "que los derechos que el Gobierno tiene sobre esos terrenos (los de la isla de Manzanillo) y sus productos, desde que se aprobó el contrato de 1867, han estado ocultos para la Nación *por actos de maliciosa usurpación de la Compañía y negligencia de los funcionarios públicos.*"

Todo comentario sobre estas últimas palabras sería superfluo después de la historia que dejo hecha de los antecedentes del artículo 10 del contrato de 1867, y de la manera como él ha sido entendido ó aplicado, durante diez y ocho años, por toda clase de funcionarios públicos de la República, y por corporaciones de que hacían parte el mismo señor General y sus primitivos consejeros en este asunto. Sin duda el señor General no conocía, cuando intentó la demanda, los documentos y antecedentes que he citado, y creo que si se tratase de un asunto meramente personal suyo, él no vacilaría hoy en desistir del juicio y reconocer francamente el derecho de la Compañía á quien tengo el honor de representar.

VIII

Para completar el estudio que precede, expresaré brevemente las razones que pudo tener el Gobierno para ceder á la Compañía toda la isla de Manzanillo.

Que las hubo, y bien poderosas, lo revela con harta claridad la persistencia del pensamiento de esa cesión, manifestado en el contrato de 1850, en el decreto legislativo de 14 de Mayo de 1852, en la ley de 9 de Junio de 1855 y en el contrato de 1867.

Algunas de ellas se descubren á primera vista.

1) Como la isla de Manzanillo, por estar en la boca del río Chagres y en la bahía de Limón, ocupa una situación geográfica y comercial ventajosísima bajo todos respectos, había gran conveniencia, no sólo en unirla al continente, sino también en fundar en ella una ciudad; y como la Compañía no tenía necesidad de llevar hasta allí el Ferrocarril, era preciso darle un estímulo para ello. De ahí el que la República, que no quería enajenar la propiedad del terreno de las Islas, ofreciese á la Compañía, en el artículo 16 del contrato de 1850, cederle el uso y goce de la de Manzanillo por todo el tiempo del privilegio del Ferrocarril, con tal que uno de los extremos de éste fuese á terminar en ella.

Sobre la base de esa promesa extendió la Compañía el Ferrocarril hasta la isla de Manzanillo.

2) El terreno de la Isla no podía ponerse en estado de ser habitado y de edificar en él, sino haciendo obras muy costosas, que sólo la Compañía del Ferrocarril tenía facilidad y medios de llevar á cabo. Puede asegurarse, pues, que si no se hubiera cedido la Isla á la Compañía, es decir, si ésta no hubiera prolongado el Ferrocarril hasta allí, lo que hoy constituye la ciudad de Colón serían lagunas y pantanos completamente inhabitados é inhabitables. A lo que se agrega que la parte útil de la Isla no sería hoy—como lo es—de propie-

dad de la República, sino de los sucesores de Daniel George, el colono inglés á quien la Compañía compró sus derechos como ocupante y cultivador de ella por muchos años.

3) Si no se hubiera cedido á la Compañía en el contrato de 1850 el usufructo de la Isla por el término del privilegio, ella habría elegido como cabeza de la línea en el Atlántico, un punto de la costa en que las tierras continentales fuesen baldías; y como siempre se habría fundado allí una ciudad, es claro que ésta ocuparía hoy terrenos íntegramente de propiedad plena de la Compañía, pues ella habría naturalmente tomado la extensión necesaria al efecto, de los que se le concedieron á perpetuidad por el artículo 18 del mismo contrato. Este habría sido, sin duda, un gran perjuicio para la República.

4) Conforme á los artículos 13 y 23 del contrato de 1850 y 7.° y 12 del contrato de 1867, "la Compañía puede darle al Ferrocarril una dirección distinta de la que tenía en 1867 y que crea más favorable á la empresa, siendo de su libre elección los puntos que le parecieren más ventajosos y más cómodos para la entrada y el fondeadero de los buques, ó para los puertos propiamente dichos, y para los embarcaderos, puertos secos, atracaderos, escalas, almacenes, estaciones, posadas y establecimientos de toda clase," y puede también cambiar la dirección de la línea del camino de hierro ó establecer una segunda línea de rieles, con la condición precisa de que la línea termine precisamente en la ciudad de Panamá.

Dados estos derechos y el incremento natural del comercio, se comprende bien que habría sido imposible determinar, como lo es ahora, no sólo cuánta extensión de terreno podía necesitar la Compañía en los 99 años del privilegio, para todas las dependencias del Ferrocarril que el desarrollo de la Empresa exigiese, sino también en qué lugares debían construírse esas dependencias, y, por consiguiente, cuáles serían los locales ó lotes que para ello habría de necesitar la Compañía.

En confirmación de lo que acabo de decir, llamo la atención al hecho de que,—según consta en las declaraciones de los señores Manuel Ojedis, Manuel José Cucalón, José Antonio Céspedes y A. B. Leignadier (páginas 128 á 138, cuaderno citado),—la Compañía ha construído recientemente, durante el pleito, varios edificios anexos al Ferrocarril, entre ellos una grande estación de hierro. Si estando en actividad los trabajos de apertura del Canal Interoceánico, y cuando se creía cercana la terminación de esa obra, fue necesario construír un edificio dependiente del Ferrocarril, de la magnitud é importancia de aquella estación, ¿cuántas obras no habrá que construír en los 76 años que faltan del privilegio en el caso de que fracase la empresa del Canal Interoceánico?

Con las citadas declaraciones y las de los señores José Paredes Arce, Miguel Cucalón, Juan Barsallo y Juan Pernet (páginas 120 á 138 del cuaderno de mis pruebas) están comprobados también estos dos hechos:

1.° Que la mayor parte de la superficie ó del suelo de la isla de Manzanillo ha sido formado artificialmente, y casi en su totalidad por la Compañía del Ferrocarril; y

2.° Que ésta ha estado construyendo obras anexas desde el año de 1867 hasta el de 1885, y que, por consiguiente, no es cierto lo que se afirmó en el hecho 3.° de los enumerados como "fundamentales en la demanda," á saber: que el Ferrocarril "existía yá con todas las obras anexas cuando se celebró el contrato de 1867."

IX

Deseoso de no dejar sin réplica nada de lo que se ha dicho contra el derecho del demandado, contestaré brevemente en seguida un argumento formulado en una publicación reciente, hecha por un abogado de Colón, en defensa de un cliente suyo que ocupa allí un lote de terreno, por el cual se ha resistido á pagar arrendamiento á la Compañía.

Dícese en la referida publicación que, como es la palabra *uso* la que emplea el artículo 1.° del contrato de 1867, al hacer la concesión, admitiendo que por ese artículo se hubiera concedido á la Compañía el uso de toda la isla de Manzanillo, eso no la autorizaría para arrendarla en todo ni en parte, porque la ley limita el derecho de uso á las necesidades del usuario y de su familia y le prohibe arrendar, prestar ó enajenar objeto alguno de aquellos á que se extiende su derecho.

No fue el derecho de uso—en el sentido técnico de la palabra,—lo que se concedió á la Compañía sobre el Ferrocarril y sus dependencias, entre las cuales se cuenta la isla de Manzanillo, como creo haberlo demostrado.

Pruébalo, por sí solo, el hecho de referirse la palabra *uso* á todas las partes y componentes de la Empresa, pues no se concibe que la Compañía hubiera construído un costoso Ferrocarril, y muelles, embarcaderos, etc., para su propio uso y el de sus agentes, exclusivamente. Al contrario, todas esas cosas se hicieron para arrendarlas, y para eso se concedió privilegio á la Compañía. Y como la concesión de la Isla se hizo en los mismos términos que la de las otras anexidades del Ferrocarril, es claro que la limitación que hace á la una el señor abogado de Colón, es aplicable también á las otras.

El artículo 9.° del contrato de 1850 y el artículo 6.° del contrato de 1867, dan derecho á la Compañía "para reglamentar y dirigir el *uso* de los puertos, embarcaderos y desembarcaderos, muelles, fondeaderos, etc. etc."; "para *usar* de los embarcaderos y desembarcaderos, muelles, etc. etc., que ha construído ó que construya en los puertos situados en los dos extremos del camino"; y "para *usar* de las escalas necesarias y especialmente las afectas al almacenaje y depósito de todos los efectos y mercancías que se admitan á atravesar el Istmo por el camino de hierro establecido por la Compañía." El mismo artículo 6.° agrega que "en virtud de dicho privilegio, la Compañía *percibirá*, en razón del *uso* de la vía de comunicación, medios de transporte, escalas, almacenes y establecimientos de todas clases que le pertenezcan, los *derechos* de transporte, de muelle, de almacenaje y de peaje que tenga por conveniente establecer." Luego la Compañía sí puede prestar ó arrendar las cosas en que se le concedió el derecho de *uso*. Luego en dichos contratos no está empleada la palabra *uso* en su significado técnico, pues si se admitiese lo contrario, serían absurdas las estipulaciones de que acabo de hablar.

Si únicamente se hubiera querido conceder á la Compañía el uso, esto es, una parte limitada de los productos de la isla de Manzanillo, se habría hecho la limitación expresamente en el contrato, y no se le habría concedido y dado posesión de toda la Isla; porque esa posesión excluye el uso del goce parcial de la República ó de otras personas ó entidades en la cosa entregada, y es incompatible con la naturaleza del derecho de uso, que implica que el dueño conserve la posesión de la cosa, y que el usuario reciba de él, ó tome con su permiso, los productos que le correspondan.

Ni habría habido necesidad, en el supuesto del señor abogado de Colón, de conceder en el contrato de 1867, en artículo separado, las tierras de la Isla; porque lo necesario para el establecimiento y servicio de la Empresa yá estaba concedido con amplitud en los incisos 1.° y 2.° del artículo 9.°, sin limitación á las tierras continentales.

La pretensión del señor abogado de Colón es, en el fondo, la misma del señor General Reyes, pues ambas conducen á la conclusión de que la Compañía no tiene derecho sino á la parte de la isla de Manzanillo necesaria para la línea del Ferrocarril y sus inmediatas anexidades; y, por esa razón, reproduzco, contra la primera, todos los razonamientos que he hecho en este escrito contra la segunda.

X

En este capítulo trataré de dos puntos no sometidos á vuestro fallo, pero que están íntimamente conexionados con

la cuestión que va á decidirse y que sirvieron de base al juicio en que ella se debate.

1) El señor General Reyes dice en muchos pasajes del denuncio y de la demanda, que la Compañía ha estado disfrutando de los terrenos de la isla de Manzanillo "con el carácter de dueño," ó "con el título de propietaria," y que ha continuado *disponiendo* de los lotes *como dueño*.

Tales aserciones son absolutamente inexactas.

La Compañía no ha pretendido *nunca* ser dueño de la isla de Manzanillo, ni ha ejecutado en ella ó respecto de ella otros actos, ó ejercido otros derechos, que los que le corresponden en su calidad de usufructuaria. Así lo dije varias veces en mi escrito de contestación á la demanda, y así lo dice también el señor Presidente de la Compañía en el memorial que envió y que os presento.

La rotunda y grave aseveración del señor demandante requería ser plenamente probada por él, y sin embargo, no solamente no lo fue, sino que el hecho contrario sí consta en el expediente.

En efecto, en el informe que el señor Doctor Justo Arosemena, como Inspector del Ferrocarril y Agente ante el Canal Interoceánico, presentó, por exigencia del señor Jefe Civil y Militar de Panamá, el 9 de Septiembre de 1885, esto es, antes de que se promoviese este pleito, acerca de un denuncio *igual y anterior* al del señor General Reyes, hecho por el señor Manuel N. Jiménez S., dijo el señor Doctor Arosemena, ó sea el representante del Gobierno de la República ante la Empresa y Compañía del Ferrocarril, lo siguiente:

"*Tampoco es exacto que la Compañía se haya reputado dueño de los terrenos de la isla de Manzanillo, pues nunca ha vendido un solo palmo, sino sólo arrendado lotes por quinquenios renovables.* Lo que la Compañía ha pretendido y pretende es que todos los terrenos se le han concedido al tenor de los incisos 1.° y 2.° del artículo 9.° del nuevo contrato, poco más ó menos, como lo había hecho el 16 del anterior. *Y sabe, por tanto, que son propiedad de la Nación*, aunque cree que no debe devolverlos sino al terminar el privilegio." (V. *Gaceta de Panamá* número 45, de 18 de Enero de 1886, página 104 del citado cuaderno de pruebas."

Este claro y terminante testimonio, dado antes del pleito y por persona tan altamente autorizada, es irrecusable.

2) Dice también el señor General Reyes en la demanda, que la propiedad y los productos de la isla de Manzanillo "han estado ocultos para la Nación desde que se aprobó el contrato de 1867"; y precisamente lo que dio origen á esta litis fue el haber denunciado el señor General, como ocultos, esos bienes, en el memorial que presentó el 10 de Septiembre de 1885, al señor Secretario de Hacienda de la Unión, cuya parte final dice así:

"Pido, en consecuencia, que se dé á este denuncio el curso legal, y que, surtidas las diligencias respectivas, se declare que tengo perfecto derecho:

"1.° A la mitad de las sumas que ha cobrado la Compañía del ferrocarril de Panamá por arrendamiento de las áreas ó lotes de la isla de Manzanillo, que no le han sido apropiados y que quedaron, por lo mismo, excluídos de la adjudicación hecha á dicha Compañía, durante los últimos diez y ocho años, contados desde el 16 de Agosto de 1867; y

"2.° A la mitad del valor de las áreas ó lotes de la isla de Manzanillo, que están exceptuados de la concesión hecha á la Compañía del ferrocarril de Panamá, sin incluír las cuatro hectáreas que se reservó la Nación; cuyo bien nacional oculto debe venderse en pública almoneda, en la forma y términos prescritos en las leyes vigentes."

A este pedimento recayó la siguiente resolución:

"1.° Reconócese al señor General Rafael Reyes como denunciante de bienes ocultos de propiedad nacional, con los derechos de propiedad y las demás ventajas que conceden las leyes.

"2.° Declárase asimismo que como tal primer denunciante, el señor General Reyes tiene derecho á la mitad del producto de la venta de las áreas ó lotes de la isla de Manzanillo, que la Compañía del ferrocarril de Panamá ha ocupado sin justo título, excepción hecha de las cuatro hectáreas que se reservó la Nación y de las áreas que son necesarias para el servicio del camino de hierro, para puertos, escalas, embarcaderos, atracaderos, almacenes, lugares de estación, posadas y demás dependencias del Ferrocarril, conforme al contrato vigente.

"3.° Declárase asimismo que el denunciante tiene derecho á la mitad del usufructo de las áreas ó lotes que ha arrendado la Compañía del ferrocarril de Panamá sin justo título; y cuyo usufructo deberá comprobarse legalmente.

"4.° El Poder Ejecutivo nombrará un Representante especial del Gobierno de la Unión, encargado de hacer efectivos los derechos que la Nación tiene en la isla de Manzanillo, y de entenderse

sobre este asunto con la Compañía del ferrocarril de Panamá.

"El Secretario de Guerra, encargado del despacho de Hacienda,

"F. ANGULO."

No es cierto que tales bienes fuesen ocultos para el Gobierno, y voy á demostrarlo.

Que no era oculta la *propiedad* de la isla de Manzanillo, es cosa que no está sujeta á duda; porque nadie—sino la República—se pretendía dueño de ella, como lo reconoció el Doctor Arosemena, en su calidad de Inspector del Ferrocarril, en el párrafo transcrito arriba, de su comunicación de 9 de Septiembre de 1885.

Y que no eran ocultos *ni la propiedad ni el usufructo*, lo prueba el hecho de que, ya desde el 30 de Junio de 1885, meses antes del denuncio del señor General Reyes, el señor Doctor F. Angulo, en su calidad de Secretario de Hacienda de la Unión, había dirigido al mismo Doctor Arosemena un oficio en que le ordenaba recobrar los terrenos de la Isla, partiendo, naturalmente, del supuesto de que no estaban concedidos á la Compañía del Ferrocarril.

"De todo lo cual se deduce, continúa diciendo el Doctor Arosemena en su citada comunicación,—que los terrenos denunciados son en efecto propiedad de la Nación, *pero que nadie lo ha dudado ni olvidado, y que, por consiguiente, NO SON OCULTOS.*"

Si á esto se agrega el no haberse probado, ni intentado siquiera probar, que la Compañía hubiese vendido, ó enajenado en otra forma, la más pequeña porción del terreno de la Isla, no habrá á quien no resalte lo infundado del denuncio del señor General Reyes, y lo gratuíto de la resolución que le reconoció derecho á la mitad de la isla de Manzanillo y á la mitad de sus productos desde 1867.

XI

No es uno de los argumentos menos poderosos que tengo contra la demanda, la conducta seguida con respecto á ella por el señor Procurador General de la Nación.

Instaurado el juicio, diose conocimiento de él, por disposición vuéstra, al señor Procurador; quien, á pesar de eso, no coadyuvó la demanda.

De mi contestación á la demanda se dio también traslado al señor Procurador; y él nada replicó.

Cuando se abrió el juicio á prueba, el señor Procurador se excusó de recibir la notificación del auto respectivo.

En vista de esa excusa, y para que no pudiera alegarse más tarde nulidad en el juicio, hube de promover articulación para que se resolviera si el señor Procurador estaba ó nó obligado á intervenir en él. Vosotros resolvisteis que su intervención era indispensable.

Cuando se mandaron pasar los autos á las partes para alegar de conclusión, se le entregaron en primer lugar al señor Procurador, quien en esta vez tampoco dijo nada en defensa de la demanda.

Tal proceder me da fundamento suficiente para argüír así:

Es deber del Procurador General "llevar la voz y defender los derechos de la Nación en todos los asuntos que le interesan á ella y de que conoce la Corte Suprema";

Los señores Doctores Carmelo Arango y Carlos Albán, con quienes se surtieron aquellas diligencias, en su calidad de Procurador principal el uno y de Procurador suplente el otro, conocen bien sus deberes y los cumplen estrictamente;

Luego si ellos no han hecho oír su autorizada voz en este juicio, es porque se han convencido de que la demanda es infundada.

Bien se ve, por otra parte, que aunque tál fuese el parecer de aquellos funcionarios, no podían ellos atacar la demanda, por haber sido entablada á nombre del Gobierno, de quien son agentes.

En fuerza de lo expuesto os pido respetuosamente, á nombre de la Compañía del ferrocarril de Panamá, que absolváis de la demanda—apenas creíble—que dio origen á

En fuerza de lo expuesto, os pido respetuosamente, á nombre de la Compañía del ferrocarril de Panamá, que la absolváis de la demanda—apenas creíble—que dio origen á este pleito; en el cual vuestro deber es singularmente delicado, por tener en él la República el doble carácter de Juez y de parte.

Señores Magistrados.

ELADIO C. GUTIÉRREZ.

Bogotá, Julio 4 de 1890.

HELGUERA COLLECTION

PAMPHLETS

NUMBER: P- 1827

AUTHOR: Gutiérrez, Eladio C.

TITLE: Pleito sobre la Isla de Manzanillo. Alegato del apoderado de la Compañía del Ferrocarril de Panamá.

Place of Publication: Bogotá

Publisher: Imprenta de "La Luz," Calle 13, número 100. Apartado 160. Telefono 220.

Date: 1890

Dimensions: 23 x 15 3/10 cms; 3-64pp.

Condition: Wrappers gone, title page andlast page are stained, foxed, worn, but interior pages , save for 30-31 (also foxed) are good.

General Notes: The lawyer for the Panama Railroad Co. pleads his client's rights to the Island of Manzanillo (Panama Bay).

HELGUERA COLLECTION

PAMPHLETS

NUMBER: P- 1825 #2 [3 bound together]

AUTHOR: Urrutia, Pedro P.

TITLE: La Provincia del Caqueta y el Mensaje de S.S[eñoría]. el Gobernador del Dpto.

Place of Publication: Popayan?

Publisher: UNk

Date: 1889

Dimensions: 20 5/10 x 14 5/10 cms; 1-13pp.

Condition: Bound in with a fragment of ~~Antioquia Laws~~ Cauca ordinances & the Cuestión San Fernando, this item is very foxed, lacks wrappers & title page, but is legible.

General Notes: Effusively thanking the governor of Cauca for having mentioned Mocoa terriototy in a recent Registro Oficial, Urrutia goes on to extol the territory's great unexploited resources.

HELGUERA COLLECTION

PAMPHLETS

1824

NUMBER: P-# 1 [3 bound togther]

AUTHOR: Antioquia, Departamento de, Asamblea

TITLE: Ordenenzas expedidas por la....Departamental de Antioquia en sus sesiones de 1890.

Place of Publication: Medellin

Publisher: Imprenta del Departamento

Date: 1890

Dimensions: 15 5/10 x 21 x 15/5 cms; 3-100+ i-vipp.

Condition: Slightly worn & yellowed on edges, some foxing too, but fair.

General Notes: The Ordinances of Antioquia enacted by its legislative assembly in 1890.