

PLEITO
SOBRE LA ISLA
DE
MANZANILLO.

(DEMANDA Y CONTESTACION)

BOGOTÁ.
—
CASA EDITORIAL DE M. RIVAS Y C.^ª, Á CARGO DE E. TORRES C.
1888.

PLEITO
SOBRE LA ISLA
DE
MANZANILLO.

(DEMANDA Y CONTESTACION)

BOGOTÁ,
CASA EDITORIAL DE M. RIVAS Y C.^A, Á CARGO DE E. TORRES C.
1888.

Bogotá, Octubre 18 de 1878.

Señor General Rafael Reyes—Presente.

Muy señor mío:

Por orden de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, de la cual como usted sabe soy apoderado, voy á hacer una publicación de piezas oficiales sin comentarios, relativa al pleito que usted ha promovido á dicha Compañía sobre una parte de la isla de Manzanillo.

Una de las piezas que deseo contenga la publicación es el escrito de demanda presentado por usted á la Corte Suprema; y como ese escrito es una propiedad de usted y por tanto yo no puedo publicarlo sin su consentimiento, ruego á usted tenga la bondad de decirme si me permite incluir en la publicación la pieza expresada.

Soy de usted, con toda consideración, muy atento y obsecuente servidor,

ELADIO C. GUTIÉRREZ.

Bogotá, Octubre 19 de 1878.

Señor doctor Eladio C. Gutiérrez.—Presente.

Muy señor mío:

Me refiero á su carta de fecha de ayer.

No tengo inconveniente alguno en permitir á usted que publique el escrito de demanda que presenté á la Corte, pero le suplico que si lo hace, publique también el antecedente, es decir, el denuncia que dí y que fué el que motivó el escrito que usted desea publicar.

Queda usted, puez, autorizado para publicar el escrito de demanda pero acompañado del denuncia.

Suplico á usted se sirva excusarme que no le hubiera contestado ayer y créame su atento seguro servidor,

RAFAEL REYES.

MEMORIAL.

Bogotá, Septiembre 10 de 1885.

Señor Secretario de Hacienda de los Estados Unidos de Colombia.
Presente.

Señor:

Yo Rafael Reyes, haciendo uso del derecho constitucional de petición, promuevo atentamente ante el Poder Ejecutivo una importante gestión autorizada por las leyes y justificada por hechos cumplidos, que si tiende á favorecer mis intereses, redundará también en beneficio del Tesoro nacional. Dicha gestión tiene por objeto reclamar y hacer efectivo un cuantioso crédito que adeuda la respetable Compañía del Ferrocarril de Panamá.

El contrato firmado en esta ciudad el 15 de Abril de 1850 entre el Secretario de Relaciones Exteriores y el señor John Lloy de Stephens, representante de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, que fué aprobado por el Decreto legislativo de 4 de Junio del mismo año, hizo á la Compañía empresaria, entre otras las siguientes concesio-

nes de tierras, en la parte continental del Istmo, en consideración á las dificultades de la obra y á las ventajas directas é indirectas que la República debía derivar de la construcción de la vía férrea interoceánica á saber :

1.º Los terrenos que fueran 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.

Esto dice el artículo 15 del contrato, luégo el artículo 16 agrega :

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 existen 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.*

Por el artículo 17 se estipuló que los terrenos concedidos á la Compañía por el Gobierno, volverán á ser de propiedad y dominio de la República luégo que expire el privilegio concedido, debiendo ser devueltos por la Compañía en los plazos fijados.

Por el artículo 18 se establece que se conceden, además, á la Compañía á título gratuito 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 hubiese disponibles en las dos provincias mencionadas, de modo que el Gobierno pueda adjudicarlas como baldías, teniendo la Compañía libertad de escogerlas, en la parte continental de dichas provincias que juzgue más conveniente.

El artículo 20 dispuso que las citadas tierras baldías y los terrenos que hubieran de quedar afectos al camino de carriles de hierro se fueran entregando á la Compañía á medida que los fuera pidiendo.

Y últimamente el artículo 45 previno que “después de la conclusión total de los trabajos la Compañía mandara hacer á sus espensas un deslinde territorial, con citación de los dueños de los terrenos colindantes, y un plano catastral de todas las partes del camino, que deberán devolverse con éste á la República al tiempo de la expiración del privilegio.”

Las estipulaciones citadas eran las que se referían á **concesiones de tierras** hechas á la Compañía del Ferrocarril de Panamá por el primitivo contrato. Posteriormente se celebró un segundo contrato firmado y concluído en esta ciudad el 5 de Julio de 1867, “reformatorio del de 15 de Abril de 1850, sobre construcción de un camino de carriles de hierro de un océano á otro por el Istmo de Panamá,” que suscribieron los señores Jorge Gutiérrez de Lara, **Secretario de Hacienda y Fomento**, y G. M. Totten, **Ingeniero en Jefe y Agente general de la Compañía del Ferrocarril**, que fué aprobado por la ley 46 de 16 de Agosto de 1867, y en el cual contrato se estipuló lo siguiente:

Artículo 9.º 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.º 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.º 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 de propiedad de la República ; y

3.º De la concesión hecha á título gratuito y á perpetuidad de sesenta y cuatro mil hectaras de tierras baldías en el territorio del Estado de Panamá *con excepción de las islas en ambos Océanos y de las comarcas que formaban en 1.º 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 antiguas Provincias de Panamá y Veraguas, de modo que el Gobierno pueda adjudicarlas como baldías; y la Compañía tendrá facultad de excojerlas en la parte continental de dichas Provincias que juzgue más conveniente.*

Por el parágrafo de dicho artículo se estipuló expresamente "que los terrenos que se conceden á la Compañía por los incisos 1.º y 2.º citados le serán devueltos á la República luégo que expire el privilegio, en los términos y con las formalidades prescritas en el contrato."

Quedaron por tanto reformados, conforme á las expresas estipulaciones de este segundo contrato, limitándolas en

los términos que quedan expresados, las concesiones de tierras hechas en el primitivo contrato; esto es, que en la línea del camino y sus extremidades sólo se le concedieron á la Compañía terrenos que FUERAN NECESARIOS para la construcción de la vía y sus accesorios y dependencias, siendo muy importante advertir que cuando se firmó el contrato reformativo de 5 de Julio de 1867, ya estaba unida al Continente la isla de Manzanillo para el libre paso de los rieles y construídos los puertos, atracaderos, estaciones, posadas, almacenes, escalas y edificios principales de la Empresa.

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.º artículo 9.º del nuevo contrato, no queda comprendido el número de hectareas que contenga la isla de Manzanillo en la bahía de Limón, y si en las concesiones de que tratan los incisos 1.º y 2.º 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 extipulado 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.º ya mencionado, quedando limitadas á sólo 64,000 hetáreas ó hasta 96,000 en su caso, SITUADAS en la parte continental del Istmo, las 150,000 hectáreas que le fueron concedidas á título gratuito por el artículo 18 del contrato de 1850.

Y adviértase también que esta renunciación ó limitación de los derechos territoriales que tenía la Compañía, no fué en manera alguna gratuita, pues ella quedó compensada y excedida con otras grandes y nuevas concesiones que se le hicieron por el contrato de 1867. Para patentizar esto bastaría hacer los siguientes cálculos :

Por el contrato de 1850, el Gobierno nacional se reservó el derecho de comprar á la Compañía el ferrocarril con todas sus anexidades, en perfecto buen estado de servicio, por la suma de \$ 500,000. Por el contrato de 1867 cambió ese precioso derecho por \$ 1.000,000 al contado y una subvención de \$ 250,000 anuales.

Recibió por tanto el Gobierno, sin computar intereses.....	\$	1.000,000
Subvención en 18 años, á \$ 250,000.....		4.500,000
		<hr/>
Suma.....	\$	5.500,000
		<hr/>

Si no se hubiera alterado el contrato de 1850, las entradas del Tesoro hubieran sido las siguientes:

Productos del ferrocarril desde 1872, fecha en que caduca el privilegio, hasta 1885, en 13 años, á razón de \$ 200,000 en cada año, por término medio...\$ 2.600,000

Valor del ferrocarril, según el contrato de venta hecho á la Compañía del Canal interoceánico..... 18.152,042

Total.....\$ 20.752,042

Deduciendo la indemnización á que tenía derecho la Compañía del ferrocarril.....\$ 5.000,000

Y las subvenciones recibidas... 4.500,000 9.500,000

Pérdida para el Tesoro nacional.....\$ 11.252,042

Y esto sin computar los intereses de estas sumas que montarían también á algunos millones de pesos.

Para comprobar esta aserción puede consultarse cualquiera de los informes anuales que periódicamente publica la Compañía del Ferrocarril de Panamá. Traído al efecto á la vista el informe correspondiente al año de 1880, que si no es uno de los que dió menores productos, si es inferior en mucho á los de otros años más productivos, se verán estos resultados que se copian textualmente:

ENTRADAS.

“ Por cuenta del camino de Colón á Panamá.

Por fletes.....\$ 788,681-49

Tesorería 1,167-26

Pasan.....\$ 789,848-75

Vienen.....	789,848-75	
Correos.....	8,470-89	
Pasajeros	70,900-03	869,219-67
		<u>\$ 869,219-67</u>
" De Panamá á Colón.		
Por fletes.....	\$ 700,529-50	
Tesorería	12,021-85	
Correos	3,543-71	
Pasajeros.....	77,278-04	\$ 793,373-10
		<u>\$ 1.662,512-77</u>
Miscelánea de entradas.		
Intereses y cambios.....	\$ 171,357-89	
Descuento de subsidio.....	166,666-66	
Gabarrage ó derecho de lan-		
chas.....	149,487-50	
Aguada de buques.....	34,697-50	
Renta de propiedades, ba-		
lastro, muellaje, derechos de alum-		
brado, &c.....	92,871-78	615,081-34
		<u>\$ 2.277,674-11</u>

G A S T O S .

Gastos de conservación en		
el Istmo *.....	\$ 608,274-38	
		<u>\$ 608,274-38</u>
Pasan.....	\$ 608,274-38	\$ 2.277,674-11

* En 1879 sólo se gastaron \$ 463,168-01.

Vienen.....	\$ 208,274-38	\$ 2.277,674-11
Pérdida por carga dañada.	\$ 8,665-52	
Gastos de la Oficina de New York.....	16,189-12	
Miscelánea de gastos en New York.....	14,833-43	647,962-45
Neto de las entradas.....	\$	<u>1.629,711-66</u>

No se computa en los egresos la subvención anual de \$ 250,000 á favor del Gobierno de Colombia, los descuentos de anticipaciones &c., porque estos gastos no se habrían hecho si el Gobierno hubiera redimido el privilegio.

Sabido es también que al limitar el derecho de propiedad que la Compañía del Ferrocarril tenía en el territorio de la isla de Manzanillo, el Gobierno tuvo en mira el libertar á los nacionales de las onerosas condiciones que impone dicha compañía en el arrendamiento de las áreas ó lotes que estuvo y ha continuado administrando.

Si alguna duda quedara en la limitación de los derechos territoriales hechos por el nuevo contrato de 1867 bastaría traer á la vista las terminantes disposiciones del artículo 37 que textualmente dice :

Artículo 37. *El presente contrato encierra TODAS LAS CONCESIONES Y PRIVILEGIOS que la actual 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.*

Y como esas concesiones son únicamente las que fijan y especifican los tres incisos del artículo 10, respecto de tierras es perfectamente claro que desde que fué ratificado dicho contrato el 16 de Agosto de 1867, la Compañía del Ferrocarril sólo ha tenido derecho :

1.º Al uso temporal de los terrenos que ha necesitado y pueda necesitar para la construcción del camino y sus dependencias, como puertos, escalas, embarcaderos, atracaderos, almacenes, estaciones, posadas y edificios que requiere el servicio del camino de hierro.

2.º A la propiedad ó concesión gratuita y á perpetuidad de 64.000 hectáreas de tierras baldías *en la parte continental del Istmo* que pueden extenderse hasta 96.000 hectáreas, si las hubiere disponibles *entre los límites de las antiguas provincias de Panamá y Veraguas.*

Luego es evidente, y á esto tiende la demostración que acaba de darse, que la Compañía del Ferrocarril sólo tiene derecho y es legítima poseedora de las áreas de terreno que en la isla de Manzanillo ocupan el camino y sus dependencias ; y que las demás áreas ó lotes que ocupan ó forman dicha isla son de propiedad de la Nación, incluyendo en tal extensión las 4 hectáreas que se reservó el Gobierno en la parte extrema “para la construcción de edificios, para las oficinas públicas, casas de instrucción, cárcel y otros objetos de uso público.”

No obstante haber sido limitada la concesión hecha á la Compañía del Ferrocarril de Panamá, de todo el territorio baldío que comprendía la isla de Manzanillo, limitación que fué expresamente aceptada por dicha Compañía,

ésta continúa disfrutando sin contradicción alguna, desde el 16 de Agosto de 1867, con el título de propietaria, de los usufructos y lotes de la expresada isla que quedaron exceptuados de la concesión, y ha continuado disponiendo de ellos, como dueño, haciendo arrendamientos provisionales que se renuevan cada cinco años, y de los cuales ha derivado un gran capital. Por término medio el arrendamiento de los lotes y terrenos de la isla de Manzanillo no comprendidos en la concesión, durante los últimos 18 años, le ha producido á la Compañía lo siguiente :

Arrendamiento en los primeros diez años hasta 1867, á razón de \$ 25,000 anuales, en oro americano...	\$ 250,000
Arrendamiento de los mismos lotes, en los últimos ocho años, de 1877 á 1885, á razón de \$ 40,000 anuales.....	\$ 320,000
Suma en oro americano.....	<u>\$ 570,000</u>

A esta suma debe agregarse el precio del cambio del oro americano que no ha sido menos del 20 por 100.

Deseando prestar un efectivo servicio al Gobierno nacional, en las actuales aflictivas circunstancias en que se halla el Tesoro de la Unión, y consultando al mismo tiempo mis personales intereses, ocurro respetuosamente ante el Poder Ejecutivo, en uso del derecho legal y constitucional que corresponde á todo ciudadano, haciendo formal denuncia de los bienes y derechos ocultos de propiedad nacional, que mantiene en su poder y que ha hecho efectivos la Compañía del Ferrocarril de Panamá, á que me he referido en la presente exposición.

Fundo mi derecho en las siguientes disposiciones legales :

Dice el artículo 966 del Código Fiscal Nacional :

Artículo 966. Son bienes ocultos de la Nación, no los bienes simplemente abandonados en un sentido material, sino aquellos respecto de los cuales se haya hecho ya oscuro su carácter primitivo de propiedad nacional, sea por acto de maliciosa usurpación, por incuria de las autoridades, ó por otra causa semejante.

Dispone el artículo 5.º del mismo Código lo siguiente :

Artículo 5.º Son bienes nacionales : 1.º Las tierras baldías, bajo cuya denominación se comprenden todas las tierras no apropiadas con títulos legítimos.....

4.º *Los demás objetos, DERECHOS Y ACCIONES que corresponden á la República.*

El Artículo 967 del expresado Código contiene esta disposición :

Artículo 967. Los denuncios de bienes ocultos de propiedad nacional se harán como los de tierras baldías, y se sustanciarán como aquellos, *omitiéndose la diligencia de mensura siempre que la naturaleza de los bienes denunciados no lo exija, ó no se preste á ello.*

Respecto de la calidad de baldíos los mismos contratos de 1850 y 1867, claramente expresan y declaran que son baldíos los terrenos de la Isla de Manzanillo, y así lo determina también claramente el siguiente artículo del Código Fiscal :

Artículo 878. Se reputan baldíos y por consecuencia de propiedad de la Nación.

.....

3.º Las Costas desiertas de la República.

4.º Las Islas de uno y otro mar dentro de la jurisdicción de ésta, que no estén ocupadas por poblaciones organizadas ó *por poblaciones particulares con justo título.*

No se necesita en este caso de la diligencia de mensura, porque sólo se trata del territorio de una isla, que colinda con el mar, y del cual sólo deben exceptuarse las áreas ó lotes que ocupan los edificios y dependencias del Ferrocarril y las cuatro hectáreas que se reservó la Nación. Además, el plano respectivo de toda la isla se halla en el Archivo de la Secretaría de la Hacienda de la Unión.

Ultimamente el artículo 969 del Código Fiscal dispone :

“ Art. 969. El denunciante tendrá derecho á la mitad del producto de la venta, ó podrá adjudicársele la propiedad ó cosa que se venda como oculta, siempre que la postura cubra la mitad del avalúo, la cual pagará en dinero sonante.”

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

1.º 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 excluidos de la adjudicación hecha á dicha Compañía, durante los últimos diez y ocho años, contados desde el 16 de Agosto de 1867, y

2.º 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 incluir 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.

Ruego atentamente se me avise recibo oficial de la presentación de este denuncia, expresando la fecha de su entrega.

Tengo el honor de suscribirme de Ud. obsecuente servidor.

RAFAEL REYES.

RESOLUCION.

Despacho de Hacienda.—Bogotá, Octubre 16 de 1885.

Vista la exposición que precede, presentada al Poder Ejecutivo por el General Rafael Reyes, referente al denuncia de bienes ocultos de propiedad nacional que se hallan en poder de la Compañía del Ferrocarril de Panamá ;

Y teniendo en consideración :

1.º Que es eso (sic) en todo exacta la relación que se hace en la exposición citada, acerca de las concesiones terri-

toriales hechas á la Compañía del Ferrocarril de Panamá, por el contrato de 15 de Abril de 1850, que fué aprobado por el Decreto Legislativo de 4 de Junio del mismo año ;

2.º Que de la misma (sic) es exacta la exposición legal de los hechos que hace el peticionario al hablar de las modificaciones que introdujo en el primitivo contrato el que posteriormente se celebró el 5 de Julio de 1867, aprobado por la ley 46 de dicho año, en cuanto á la concesión de tierras, limitándose el derecho de la Compañía á virtud de las grandes compensaciones que le concedió el nuevo contrato ;

3.º Que al ratificarse por el artículo 9.º del contrato de 5 de Julio de 1867, las concesiones territoriales hechas á la Compañía del Ferrocarril de Panamá se excluyó la propiedad del territorio que comprende la isla de Manzanillo, con la sólo excepción del terreno necesario para la construcción del camino de hierro y sus dependencias ;

4.º Que el artículo 37 del nuevo contrato terminantemente declara que dicho contrato encierra todas las concesiones y privilegios concedidos á la Compañía y que en ningún tiempo podrá reclamar derechos ni privilegios que claramente no estén contenidos en dicho contrato ;

5. Que no obstante las limitaciones hechas, con acuerdo de la Compañía, ésta continuó disfrutando, con el título de propietaria, del usufructo de los lotes que comprende toda la isla de Manzanillo, además de los que son necesarios para el servicio del ferrocarril y sus dependencias ;

6.º Que este usufructo hecho, sin justo título, asciende durante los últimos diez y ocho años á suma de gran consideración ;

7.º Que el artículo 966 del Código Fiscal comprende entre los bienes ocultos nacionales, no solamente aquellos bienes abandonados no en sentido material, sino también aquellos respecto de los cuales se haya hecho ya oscuro su carácter primitivo de propiedad nacional ;

8.º Que conforme al artículo 878 del mismo Código se reputan baldíos y de propiedad nacional, “ las islas de uno y otro mar, dentro de la jurisdicción de la República que no tiene ocupadas por poblaciones organizadas, ó por poblaciones particulares con justo título;”

9.º Que el artículo 969 del ya citado Código da derecho al denunciante de bienes ocultos á la mitad del producto de la venta de la cosa denunciada ; y

10.º Que de esta gestión derivará la Nación un considerable beneficio, en circunstancias en que por causa de la guerra, se halla en muy mala situación el Tesoro nacional.

Vistos los antecedentes respectivos,

SE RESUELVE :

1.º 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.º 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 puentes, escalas, embarcaderos, atracaderos, almacenes, lugares de estación, posadas y demás dependencias del Ferrocarril, conforme al contrato vigente.

3.º 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.º 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

DECRETO NÚMERO 734 DE 1885,

POR EL CUAL SE NOMBRA UN COMISIONADO.

El Presidente de los Estados Unidos de Colombia,

En uso de sus facultades legales, y á virtud de lo dispuesto en la resolución ejecutiva dictada con fecha

D E C R E T A :

Artículo único. Nómbrase al Ciudadano General Rafael Reyes, Comisionado del Gobierno de la Unión encargado de hacer efectivos los derechos que la Nación tiene en la isla de Manzanillo, por virtud de los contratos celebrados con la Compañía del Ferrocarril de Panamá.

Dicho Comisionado queda suficientemente autorizado para celebrar personalmente ó por medio de apoderados, arreglos ó convenios con la Compañía del Ferrocarril de Panamá, relativos á los derechos y acciones que la Nación tiene en la expresada isla de Manzanillo, los cuales arreglos ó convenios deberán someterse á la aprobación del Poder Ejecutivo nacional.

Dado en Bogotá, á 29 de Octubre de 1885.

RAFAEL NÚÑEZ.

El Secretario de guerra encargado del Despacho de Hacienda,

F. ANGULO.

DEMANDA.

Señores Magistrados de la Corte Suprema de la Nación.

Rafael Reyes, vecino de Bogotá, os represento :

Durante mi permanencia en el Istmo de Panamá, en servicio de la Nación, me ocupé con la debida atención en el estudio de los contratos celebrados entre el Gobierno nacional y la Compañía del Ferracarril de Panamá en los años 1850 y 1867 y en observar los hechos ejecutados por dicha Compañía respecto á los terrenos que el Gobierno nacional le concedió, yá en uso, yá en propiedad.

Por ese examen me convencí de que los terrenos que forman la isla de Manzanillo en la bahía del Limón, no ocupados por la Compañía en el camino del ferrocarril y en los 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, no pertenecen á dicha Compañía, ni en uso ni en propiedad, y consiguientemente los terrenos que ha estado disfrutando y arrendando dicha Compañía con el carácter de dueño no le pertenecen, ni en uso ni en propiedad por ningún título : que los derechos que el Gobierno tiene sobre esos terrenos 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 ó descuido de los funcionarios públicos.

Como descubridor de dichos bienes ocultos ocurri al Poder Ejecutivo nacional dando el correspondiente denuncia, y S. E. el Presidente de la Nación reconoció mi derecho como primer descubridor y denunciante, y me otorgó los derechos que la ley me da, como todo consta en la copia á mi solicitud y el Decreto expedido por S. E. el Presidente de la República que os acompaño. En la misma copia halleréis el Decreto de S. E. el Presidente de la República, en que me nombra comisionado especial del Gobierno de la Unión, encargado de hacer efectivos los derechos que la Nación tiene en la isla de Manzanillo por virtud de los contratos celebrados con la Compañía del Ferrocarril de Panamá.

En el mismo decreto me autorizó para celebrar personalmente ó por medio de apoderados, arreglos ó convenios con la misma Compañía relativos á los mismos derechos y acciones.

Por conducto de una casa respetable de comercio de los Estados Unidos del Norte, he ocurrido á la Compañía del Ferrocarril de Panamá para saber si esa Compañía está dispuesta á entrar en un arreglo sobre el particular, pero nada se ha obtenido, indudablemente porque la expresada Compañía, interpretando indebidamente los contratos que celebró con el Gobierno nacional, se creó con derecho á disfrutar de los lotes de tierra de la mencionada isla no

ocupados con el camino y sus accesorios conforme al contrato de 1867.

La controversia versa, pues, sobre la inteligencia y cumplimiento de los mencionados contratos celebrados entre el Poder Ejecutivo nacional y la Compañía del Ferrocarril de Panamá.

Conforme á la 9.^a modificación hecha al artículo 33 del contrato de 5 de Junio de 1867, por la ley 46 de 16 de Agosto de dicho año, las cuestiones que se susciten entre el Gobierno de la República de Colombia y la Compañía del Ferrocarril de Panamá, sobre cumplimiento é inteligencia del expresado contrato deben ser decididas por los Juzgados y Tribunales de Colombia, con arreglo á la Constitución y leyes de esta República.

El inciso 10 artículo 18 del Código Judicial nacional atribuye á la Corte Suprema el conocimiento de las controversias que se susciten sobre los contratos celebrados por el Poder Ejecutivo nacional con los particulares, las cuales deben ser resueltas en una sola instancia, y consiguientemente ~~se le corresponde el conocimiento de la presente con-~~

República de Colombia todos los lotes y todo el terreno de la isla de Manzanillo en la bahía de Limón de que está disfrutando indebidamente desde el 16 de Agosto de 1867 en que aceptó definitivamente el representante de dicha Compañía las modificaciones hechas por la ley 46 de dicho año aprobatoria del contrato de 5 de Julio del mismo año, cuyos lotes y terrenos son los que componen la mencionada isla de Manzanillo, exceptuando el terreno ocupado por el ferrocarril construido en ella, y también el ocupado por los edificios, almacenes, muelles, astilleros, dependientes del camino, y en general para todas las necesidades del servicio del camino de carriles de hierro.

También demando á la mencionada Compañía del Ferrocarril de Panamá, á nombre del Gobierno nacional, por los frutos civiles y naturales de los terrenos cuya entrega demando, que ha percibido la Compañía desde que aceptó las modificaciones hechas al contrato celebrado en 1867, yá mencionado, hasta que haga la entrega de los mismos terrenos, comprendiéndose en esta parte de la demanda como frutos civiles, las cantidades que ha recibido por arrendamiento de los lotes comprendidos en los terrenos demandados.

Para fundar esta demanda me basta transcribir aquí las siguientes partes del memorial que dirigí á S. E. el Presidente de la República para apoyar el denuncia que hice de dichos terrenos y crédito como bienes ocultos :

El contrato firmado en esta ciudad el 15 de Abril de 1850 entre el Secretario de Relaciones Exteriores y el señor John Lloy de Stephens, representante de la Compañía

ña del Ferrocarril de Panamá, que fué aprobado por el Decreto legislativo de 4 de Junio del mismo año, hizo á la Compañía empresaria, entre otras las siguientes concesiones de tierras, en la parte continental del Istmo, en consideración á las dificultades de la obra y á las ventajas directas é indirectas que la República debía derivar de la construcción de la vía férrea interoceánica á saber :

1.º Los terrenos que fueran 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.

Esto dice el artículo 15 del contrato, luégo el artículo 16 agrega :

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 existen 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.*

Por el artículo 17 se estipuló que los terrenos concedidos á la Compañía por el Gobierno, volverán á ser de propiedad y dominio de la República luégo que expire el privilegio concedido, debiendo ser devueltos por la Compañía en los plazos fijados.

Por el artículo 18 se establece que se conceden, ade-

más, á la Compañía á título gratuito 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 hubiese disponibles en las dos provincias mencionadas, de modo que el Gobierno pueda adjudicarlas como baldías, teniendo la Compañía libertad de escogerlas, en la parte continental de dichas provincias que juzgue más conveniente.

El artículo 20 dispuso que las citadas tierras baldías y los terrenos que hubieran de quedar afectos al camino de carriles de hierro se fueran entregando á la Compañía á medida que los fuera pidiendo.

Y últimamente el artículo 45 previno que "después de la conclusión total de los trabajos la Compañía mandara hacer á sus espensas un deslinde territorial, con citación de los dueños de los terrenos colindantes, y un plano catastral de todas las partes del camino, que deberán devolverse con éste á la República al tiempo de la expiración del privilegio."

Las estipulaciones citadas eran las que se referían á concesiones de tierras hechas á la Compañía del Ferrocarril de Panamá por el primitivo contrato. Posteriormente se celebró un segundo contrato firmado y concluído en esta ciudad el 5 de Julio de 1867, "reformatorio del de 15 de Abril de 1850, sobre construcción de un camino de carriles de hierro de un océano á otro por el Istmo de Panamá," que suscribieron los señores Jorge Gutiérrez de Lara, Secretario de Hacienda y Fomento, y G. M. Totten,

Ingeniero en Jefe y Agente general de la Compañía del Ferrocarril, que fué aprobado por la ley 46 de 16 de Agosto de 1867, y en el cual contrato se estipuló lo siguiente:

Artículo 9.º 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.º 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.º De los terrenos que le fueren necesarios *para puertos marítimos y secos y de rios, 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; y*

3.º De la concesión hecha á título gratuito y á perpetuidad de sesenta y cuatro mil hectaras de tierras baldías en el territorio del Estado de Panamá, *con excepción de las islas en ambos Océanos y de las comarcas que formaban en 1.º 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 antiguas 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.*

Por el párrafo de dicho artículo se estipuló expresamente "que los terrenos que se conceden á la Compañía por los incisos 1.º y 2.º citados le serán devueltos á la Re-

pública luego que expire el privilegio, en los términos y con las formalidades prescritas en el contrato.”

Quedaron por tanto reformados, conforme á las expresas estipulaciones de este segundo contrato, limitándolas en los términos que quedan expresados, las concesiones de tierras hechas en el primitivo contrato ; esto es, que en la línea del camino y sus extremidades sólo se le concedieron á la Compañía terrenos que FUERAN NECESARIOS para la construcción de la vía y sus accesorios y dependencias, siendo muy importante advertir que cuando se firmó el contrato reformativo de 5 de Julio de 1867, ya estaba unida al Continente la isla de Manzanillo para el libre paso de los rieles y construídos los puertos, atracaderos, estaciones, posadas, almacenes, escalas y edificios principales de la Empresa.

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.º artículo 9.º del nuevo contrato, no queda comprendido el número de hectáreas que contenga la isla de Manzanillo en la bahía de Limón, y si en las concesiones de que tratan los incisos 1.º y 2.º 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.º ya mencionado, quedando limitadas á sólo 64,000 hectáreas ó hasta 96,000 en su caso, SITUADAS en la parte continental del Istmo, las 150,000 hectáreas que le fueron concedidas á título gratuito por el artículo 18 del contrato de 1850.

Y adviértase también que esta renunciación ó limitación de los derechos territoriales que tenía la Compañía, no fué en manera alguna gratuita, pues ella quedó compensada y excedida con otras grandes y nuevas concesiones que se le hicieron por el contrato de 1867 (como lo demostré en la expresada petición dirigida al Poder Ejecutivo Nacional).

Si alguna duda quedara en la limitación de los derechos territoriales hechos por el nuevo contrato de 1867 bastaría traer á la vista las terminantes disposiciones del artículo 37 que textualmente dice :

Artículo 37. *El presente contrato encierra TODAS LAS CONCESIONES Y PRIVILEGIOS que la actual 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.

Y como esas concesiones son únicamente las que fijan y especifican los tres incisos del artículo 10, respecto de tierras es perfectamente claro que desde que fué ratificado dicho contrato el 16 de Agosto de 1867, la Compañía del Ferrocarril sólo ha tenido derecho :

1.º Al uso temporal de los terrenos que ha necesitado y pueda necesitar para la construcción del camino y sus dependencias, como puertos, escalas, embarcaderos, atracaderos, almacenes, estaciones, posadas y edificios que requieren el servicio del camino de hierro.

2.º A la propiedad ó concesión gratuita y á perpetuidad de 64.000 hectáreas de tierras baldías *en la parte continental del Istmo* que pueden extenderse hasta 96.000 hectáreas, si las hubiere disponibles *entre los límites de las antiguas provincias de Panamá y Veraguas.*

Luego es evidente, y á esto tiende la demostración que acaba de darse, que la Compañía del Ferrocarril sólo tiene derecho y es legítima poseedora de las áreas de terreno que en la isla de Manzanillo ocupan el camino y sus dependencias ; y que las demás áreas ó lotes que ocupan ó forman dicha isla son de propiedad de la Nación, incluyendo en tal extensión las 4 hectáreas que se reservó el Gobierno en la parte extrema “para la construcción de edificios, para las oficinas públicas, casas de instrucción, cárcel y otros objetos de uso público.”

No obstante haber sido limitada la concesión hecha á

la Compañía del Ferrocarril de Panamá, de todo el territorio baldío que comprendía la isla de Manzanillo, limitación que fué expresamente aceptada por dicha Compañía, ésta continúa disfrutando sin contradicción alguna, desde el 16 de Agosto de 1867, con el título de propietaria, de los usufructos y lotes de la expresada isla que quedaron exceptuados de la concesión, y ha continuado disponiendo de ellos, como dueño, haciendo arrendamientos provisionales que se renuevan cada cinco años, y de los cuales ha derivado un gran capital. Por término medio el arrendamiento de los lotes y terrenos de la isla de Manzanillo no comprendidos en la concesión, durante los últimos 18 años, le ha producido á la Compañía lo siguiente :

Arrendamiento en los primeros diez años hasta 1867, á razón de \$ 25,000 anuales, en oro americano...	\$ 250,000
Arrendamiento de los mismos lotes, en los últimos ocho años, de 1877 á 1885, á razón de \$ 40,000 anuales.....	\$ 320,000
	\$ 570,000

A esta suma debe agregarse el precio del cambio del oro americano que no ha sido menos del 20 por 100.

Como es enteramente claro que la Compañía del Ferrocarril de Panamá no ha podido disponer de los terrenos cuya entrega se le demanda, arrendándolos &c., según el tenor de los contratos celebrados con el Poder Ejecutivo, esos actos que sólo podía ejecutar el verdadero dueño de dichos terrenos ó lotes han sido ejecutados de mala fe por

parte de la Compañía del Ferrocarril, reputándose como dueño sin título alguno, y consiguientemente debe restituir los frutos naturales y civiles de los terrenos demandados conforme al artículo 964 del Código Civil nacional.

Los terrenos cuya entrega demando á nombre de la Nación tienen por límites el mar, cuyas aguas lo rodean, y en parte el camino y las obras accesorias construídas por la Compañía del Ferrocarril.

Señores Magistrados :

Los hechos fundamentales de la demanda, son pues, los siguientes :

1.º El Gobierno de Colombia es dueño de todas las tierras baldías existentes en la República, y consiguientemente de las que existen en la isla de Manzanillo en la bahía del Limón.

2.º Por contrato celebrado con la Compañía del Ferrocarril de Panamá el 15 de Abril de 1850 el Gobierno concedió á la Compañía el derecho de pedir la adjudicación de tierras baldías en la isla de Manzanillo, si prolongaba la línea del ferrocarril hasta aquella isla.

3.º La Compañía prolongó la línea del ferrocarril hasta la mencionada isla, cuya prolongación existía ya con todas las obras anexas cuando se celebró el contrato de 5 de Junio de 1867.

4.º Hasta esa época (5 de Junio de 1867) la Compañía no había solicitado la adjudicación de tierras baldías en la isla de Manzanillo, ni se le había concedido.

5.º Por el artículo 10 de dicho contrato celebrado en 5 de Junio de 1867, la Compañía del Ferrocarril renunció

expresamente el derecho de pedir y obtener la adjudicación de tierras baldías en la expresada isla de Manzanillo, y sólo conservó el derecho de que se le diera el terreno necesario para la construcción de la vía y sus obras anexas.

6.º Sin embargo la Compañía del Ferrocarril, que desde que aceptó el contrato de 1867, no tuvo ningún derecho á los terrenos de la isla de Manzanillo fuera del terreno que ocupara para la construcción de la vía y obras necesarias á su servicio, ha estado disfrutando los mencionados terrenos no ocupados por el camino y obras accesorias, arrendando lotes y percibiendo los productos cuantiosos de esos arrendamientos como si realmente fuera dueño de esos terrenos.

7.º Que siendo enteramente claro, según los mencionados contratos, que la Compañía del Ferrocarril, no ha tenido derecho ninguno para disfrutar dichos terrenos no ocupados por el ferrocarril y las obras necesarias para su servicio, ha obrado de mala fe para retener esos terrenos, arrendarlos y percibir sus productos como si fuera dueño de ellos.

Por tanto, os pido que, dando por bien entablada esta demanda conforme á las prescripciones de la ley, confirais traslado de ella á la Compañía del Ferrocarril de Panamá domiciliada (ordenando se le notifique por medio de despacho con los insertos necesarios cometido al Cónsul de Colombia) en New York 35 Wall Street, ó de la manera que la Corte juzgue legal, la notificación de dicho traslado al Presidente de dicha Sociedad, residente en Nueva York, previniéndole además que esté á derecho en esta causa

CONTESTACION:

Señores Magistrados de la Corte Suprema.

Yo, Eladio C. Gutiérrez, en mi calidad de apoderado de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, paso á contestar la demanda que por la via ordinaria le ha promovido ante vosotros el señor General Rafael Reyes, como comisionado especial del Gobierno nacional, en la cual pide se condene á la Compañía : 1.º á entregar al Gobierno nacional todo el terreno de la isla de Manzanillo en la bahía de Limón, de que está disfrutando indebidamente desde el 16 de Agosto de 1867, exceptuado el terreno ocupado por el ferrocarril construído en ella, y también el ocupado por los edificios, almacenes, muelles y demás dependencias del camino ; y 2.º á restituir al Gobierno nacional los frutos civiles y naturales de los terrenos cuya entrega se demanda, percibidos por la Compañía desde el 16 de Agosto de 1867 hasta que haga la entrega de los mismos terrenos.

Niego de una manera absoluta que el Gobierno nacional tenga el derecho ó los derechos cuya efectividad se reclama en la demanda ; es decir, niego de una manera absoluta que el Gobierno nacional tenga derecho á que se le

entreguen los terrenos de que trata la demanda, antes de que expire el privilegio que tiene concedido á la Compañía del Ferrocarril de Panamá, y á que se le restituyan en tiempo alguno los frutos producidos por los mismos terrenos durante la vigencia de dicho privilegio.

Niego que sea por virtud de una usurpación ó de mala fe como la Compañía del ferrocarril de Panamá ha estado y está disfrutando de los terrenos de la isla de Manzanillo desde el año de 1867.

Niego que sea por causa de negligencia de los empleados de la Nación por lo que la República no había reclamado desde el año de 1867 la entrega de los terrenos que ahora demanda á la Compañía del ferrocarril de Panamá.

Niego que el sentido del contrato que en 1867 se celebró entre el Gobierno nacional y la Compañía del ferrocarril de Panamá, sea el que se le asigna en la demanda.

Niego, en resúmen, el derecho, causa ó razón que se alega como fundamento de la demanda.

Espero, señores Magistrados, llevar á vuestro ánimo ilustrado é imparcial la convicción profunda que tengo de que la demanda que contesto es absolutamente infundada ; y me prometo hacerlo, no con hondas lucubraciones, sino con sólo la sencilla exposición del asunto.

Para la decisión de este pleito deben tenerse en consideración dos contratos primordiales, á saber:

- 1.º El de 15 de Abril de 1850, aprobado con modificaciones por la ley nacional de 4 de Junio de 1850, "sobre privilegio para la construcción de un camino de ferrocarriles de un océano á otro por el Istmo de Panamá."

2.º El de 5 de Julio de 1867, reformatorio del anterior, aprobado, también con modificaciones, por la ley nacional 46 de 16 de Agosto de 1867.

Digo que hay que tener en consideración ambos contratos para fallar este pleito, apesar de que el artículo 37 del segundo dice que ese contrato “encierra todas las concesiones y privilegios” que la Compañía del ferrocarril de Panamá ha adquirido para lo sucesivo :

1.º Porque el contrato de 1580 no quedó anulado sino únicamente reformado por el de 1867, como se dijo en el artículo 38 de éste ;

2.º Porque indudablemente el contexto del primer contrato, en lo que no esté claramente modificado por el segundo, sirve para explicar ó interpretar éste, ó sea para conocer la verdadera intención de los contratantes.

En efecto, como punto de partida del estudio de esos contratos, debo llamaros la atención á la circunstancia importante de que ellos son además leyes nacionales, y de que, por tanto, en el estudio y decisión de este pleito son de forzosa aplicación, no solamente las leyes que rigen la interpretación de los contratos, sino también las que sirven de regla para interpretar la ley.

CONTRATO DE 1850.

El contrato de 15 de Abril de 1850 contiene en el título 2.º y bajo el mote “concesiones de tierras,” los siguientes artículos :

Artículo 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, gratuitamente á la Compañía en los términos expresados en este artículo:

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

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

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 18. Se conceden además á la Compañía, á título gratuito 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 escojerlas 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.

Artículo 19. Las tierras baldías que se conceden á la Compañía por el artículo 18 del presente contrato, le son dadas en plena propiedad: la Compañía podrá disponer de ellas libremente durante el tiempo del privilegio, y después de haber terminado dicho tiempo, ó de haber sido redimido el mismo privilegio.

Se ve por estos artículos que á la Compañía se le hicieron dos clases de concesiones de tierra:

Una en que sólo se le trasfirió el derecho de usufructo de las tierras durante el término del privilegio. Las tierras comprendidas en esta concesión son las que se estimaron

necesarias para el establecimiento, servicio ó explotación y desarrollo de la empresa, las cuales por esa razón fueron consideradas parte integrante del ferrocarril y debían, por tanto, volver á pasar con éste al pleno dominio de la República.

Y otra por la cual se le trasmitió la plena propiedad de las tierras y por consiguiente el derecho de disponer libremente de ellas antes y después de expirar el privilegio. Las tierras comprendidas en esta concesión fueron consideradas como del todo independientes del ferrocarril, y sólo se le dieron á la Compañía como un estímulo para la empresa y "en consideración á las dificultades de ésta y á las ventajas directas é indirectas que la República debía sacar de ella."

Os llamo la atención á la diferencia entre estas dos clases de concesiones y á la razón de ella, porque el tenerlas presentes es indispensable para fijar el verdadero sentido de los artículos del contrato de 1867 que tratan de concesiones de tierras á la Compañía.

Por el artículo 15 del contrato que examinamos se concedieron á la Compañía, *en la parte continental del Istmo* y dentro de ciertos límites, las tierras baldías necesarias para el establecimiento de la línea del ferrocarril y de los puertos marítimos, secos y de ríos, escalas, embarcaderos y demás necesidades de la construcción y servicio del ferrocarril.

Conforme á ese artículo no adquirió, pues, derecho la Compañía á tierras baldías en ninguna de las islas adyacentes al Istmo, pues la concesión hecha en él se limitó á

las tierras de la parte continental. Pero vino luego el artículo 16, el cual tuvo por objeto especial hacer constar la obligación que contrajo el Gobierno de la República de conceder á la Compañía "*todas las tierras baldías que existieran en la isla de Manzanillo en la bahía de Limón, siempre que la Compañía tuviera por conveniente prolongar la obra del ferrocarril hasta dicha isla, para que una de sus extremidades terminara en ella.*"

Este artículo no puede ser más claro y terminante. La República concedió á la Compañía todas las tierras baldías de la isla de Manzanillo, con una condición, á saber : que la Compañía prolongara el ferrocarril hasta la isla. Es notorio, aparece del contrato de 1867 y está confesado en la demanda, que tal condición fué cumplida antes de ese año; luego la Compañía tenía ya adquirido de una manera perfecta, al tiempo de la celebración de ese contrato, el derecho al uso y goce, durante el término del primitivo privilegio, de todas las tierras que la República tenía en la isla de Manzanillo.

En efecto, estimulada por la concesión del artículo 16 del contrato de 1850, la Compañía, por medio de obras muy largas y costosas, prolongó el ferrocarril hasta la isla de Manzanillo. Y no sólo eso hizo la Compañía, sino que tuvo además que terraplenar y levantar casi todo el suelo de la isla y ejecutar otras muchas obras, para ponerla en estado de servir; es decir, tuvo casi que hacer la isla. Así se formó el asiento de lo que hoy es la floreciente ciudad de Colón, la cual en realidad es no solamente una creación sino también una anexidad indispensable del ferrocarril

construido por la Compañía. Si ésta, á virtud de la concesión que se le hizo de todas las tierras baldías de la isla, no la hubiera hecho habitable, el extremo del ferrocarril de Panamá del lado del Atlántico sería algo peor que el extremo del ferrocarril de Bolívar en la estación de Salgar.

ellas fueran necesarias para el servicio del ferrocarril. El Gobierno consideró evidentemente que lo eran, en el caso de que el ferrocarril fuera prolongado hasta la isla, como lo prueban el hecho de conceder todas las tierras y la estipulación de que ellas volverían ó pasarían con el ferrocarril al dominio de la Nación; pero no hizo depender de esa necesidad la efectividad de la concesión sino del cumplimiento de la condición única de que el ferrocarril fuera prolongado hasta la isla. En otros términos, el hecho de que las tierras de la isla de Manzanillo fueran necesarias para la construcción y servicio del ferrocarril, no fué una condición de la concesión de esas tierras, sino el motivo ó la razón que el Gobierno tuvo para hacer la concesión. Este es otro punto de no poca importancia y que por consiguiente no debe perderse de vista al estudiar el contrato reformativo de 1867.

En el artículo 17 del contrato de 1850 se estipuló que las tierras baldías concedidas á la Compañía por los artículos 15 y 16, es decir las necesarias en la parte continental para el establecimiento del ferrocarril y de sus anexidades, y todas las tierras de la isla de Manzanillo, volverían al dominio de la República al expirar el privilegio del ferrocarril. Se equipararon, pues, enteramente en ese contrato las tierras necesarias para la construcción de la línea y de las obras accesorias del ferrocarril, á todas las de la isla de Manzanillo; y esa condición ó estipulación de que las tierras de la isla volverían con el ferrocarril al dominio de la República, es una prueba irrefutable, como ya lo he dicho, de que el Gobierno contratante consideró que todas las tie-

rras de la isla de Manzanillo eran necesarias para la empresa en el caso de que ésta prolongara el ferrocarril hasta la isla.

Por el artículo 18 del contrato se concedieron á la Compañía *á perpetuidad* cien mil fanegadas de tierras baldías en la parte continental del Istmo y dentro de ciertos límites. Esas tierras se le concedieron á la Compañía en plena propiedad, y por eso en el artículo 19 se le dió facultad para disponer de ellas libremente en cualquier tiempo.

Tales son las concesiones de tierras que en el contrato de 1850 se hicieron á la Compañía. Según ellas pudo disfrutar ésta con pleno y perfecto derecho todas las tierras de la isla de Manzanillo durante la vigencia de dicho contrato. Pero sostiene el demandante que ese derecho no está reconocido en el contrato de 1867 y que, por tanto, el derecho se extinguió á virtud del artículo 37 de este último contrato 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.

Voy á demostrar que, por el contrario, el contrato de 1867 ratifica expresamente la concesión á la Compañía de las tierras de la isla de Manzanillo.

CONTRATO DEL AÑO DE 1867.

Por el artículo 1.º del contrato de 5 de Julio de 1867 concedió el Gobierno á la Compañía del ferrocarril de Panamá el uso y posesión por noventa y nueve años, del ferrocarril construído por ella entre las ciudades de Colón y Panamá. Conforme á la segunda parte del artículo la 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.*”

Desde este primer artículo empieza á ser visible que estaba en la mente de los contratantes incluir en la concesión todo aquello de que la Compañía estaba en posesión, es decir, todo aquello que se le concedió á la Compañía en el contrato de 1850, pues es claro que ella no podía estar en posesión sino de lo que se le había concedido.

El artículo 9.º del contrato dice :

Artículo 9.º 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.º 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.º 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.º De la concesión hecha á título gratuito 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.º de Enero de 1849 los territorios de "Bocas del Toro" y del "Daríen," 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 cercanía del camino.

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

De la comparación de este artículo con los artículos 15, 16, 17, 18 y 19 del contrato de 1850 resulta lo siguiente:

a). Que los números 1.º y 2.º del artículo 9.º del contrato de 1867 comprenden literalmente las mismas concesiones contenidas en el artículo 15 del contrato de 1850; pues en uno y otro caso se conceden á la Compañía todas las tierras necesarias para el establecimiento del ferrocarril y de las obras accesorias indispensables para el servicio de éste; pero con una diferencia notable, á saber: que los terrenos que para los objetos que acaban de indicarse se concedieron en el artículo 15 del contrato de 1850 no podían tomarse sino en la parte continental del Istmo, es decir, con absoluta exclusión de las islas de ambos océanos, mientras que en la concesión de los incisos 1.º y 2.º del artículo 9.º del contrato de 1867 no se hizo esa exclusión, y por consiguiente en esta última concesión quedó comprendida la isla de Manzanillo, hasta la cual estaba prolongado ya el ferrocarril, y en la cual existía ya la ciudad de Colón establecida ó fundada por la Compañía sobre el suelo que á ésta se le concedió en el primitivo contrato.

b). Que el inciso 3.º del artículo 9.º del contrato de 1867 contiene exactamente la misma concesión que el artículo 18 del contrato de 1850 y con las mismas condiciones, á saber: concesión á perpetuidad, ó sea en plena propiedad y á título gratuito, de cien mil fanegadas por lo menos ó ciento cincuenta mil si las había disponibles, según el contrato primitivo, que es lo mismo que sesenta y cuatro mil hectáras por lo menos ó noventa y seis mil si las había disponibles, de que habla el contrato reformativo; una y otra concesión se extienden únicamente á la parte continental de las provincias de Panamá y Veraguas, con

absoluta exclusión de las islas de ambos mares; y en ambos casos se estipuló que en las tierras que la Compañía exigiera en la línea del camino y sus cercanías, se dejarían precisamente intervalos equivalentes en extensión, para que el Gobierno pudiera hacer concesiones ó ventas de tierras para otros establecimientos.

c). Y que el parágrafo del artículo 9.º del contrato de 1867 contiene la misma estipulación que la parte final del artículo 17 del contrato de 1850, esto es, que todos los terrenos que se concedieron á la Compañía para la construcción del ferrocarril y de las obras y dependencias necesarias para el servicio del mismo, le serán devueltas por la Compañía á la República luego que expire el privilegio y en los términos y con las formalidades prescritas en los contratos.

El contexto de los artículos 1.º y 9.º del contrato de 1867 sería suficiente, por sí solo, para que una persona imparcial considerara comprendida en dicho contrato la concesión á la Compañía de todas las tierras de la isla de Manzanillo, pues ellas quedaron incluidas en los incisos 1.º y 2.º del artículo 9.º (así como en el artículo 1.º), una vez que las tierras á que ellos se refieren no fueron circunscritas á la parte continental del Istmo y que todas ellas - desde que se celebró el contrato de 1850 - fueron consideradas por los contratantes como necesarias para el buen servicio del ferrocarril ó como un accesorio de éste.

Pero no se limitaron á eso los negociadores de 1867, sino que para mayor claridad acordaron el artículo 10 que por sí solo y sin necesidad de interpretaciones ni deduccio-

nes de ninguna clase resuelve el punto de que se trata. Siendo esto así, como ya se verá que lo es, no se comprende porqué no se copió íntegramente este artículo en la demanda, como se hizo con otros que tienen una relación mucho menos directa con el punto en cuestión. Este artículo es del tenor siguiente:

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.º del artículo 9.º 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.º y 2.º 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 instrucción, 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 ya ocupadas con edificios que estén en pie ó deban reconstruírse.

“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.

Como veis, señores Magistrados, este artículo es decisivo: de su tenor literal y de su espíritu manifiesto aparece claramente que la Compañía del ferrocarril de Panamá

tiene pleno derecho al goce ó usufructo de las tierras que la República tiene en la isla de Manzanillo, durante todo el término del privilegio que se le concedió por el contrato de 1867 para el uso y posesión del ferrocarril.

En efecto, en él se dice expresamente que *el número de hectaras que contenga la isla de Mauzanillo* "no queda comprendido en la concesión de tierras baldías á perpetuidad ratificada en el inciso 3.º del artículo 9.º, *pero sí se comprende* en las concesiones de que tratan los incisos 1.º y 2.º del mismo artículo."

El referirse el artículo 10, al hacer la concesión de las tierras de la isla de Manzanillo, á los incisos 1.º y 2.º del artículo 9.º, que es lo que ha dado asidero á la demanda, no es de extrañar si se atiende, por una parte, á que, como queda visto atrás, la isla de Manzanillo es, según el contrato de 1850, una dependencia ó anexidad del ferrocarril necesaria para el servicio y desarrollo de la empresa; y, por otra parte, á que dichos incisos tratan precisamente de los terrenos que se concedieron á la Compañía como necesarios para la obra del ferrocarril y sus dependencias, y por lo cual debían volver al dominio de la República junto con el ferrocarril, al expirar el privilegio. Por manera que el objeto que tuvieron en mira los negociadores en la primera parte del artículo 10, además de ratificar la concesión á la Compañía de las tierras de la isla de Manzanillo, fué establecer que éstas quedaban comprendidas entre las que debían devolverse á la Nación con el ferrocarril.

No entiende así el señor demandante el artículo 10, con respecto al cual dice que "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.º ya mencionado, quedando limitadas á sólo sesenta y cuatro mil hectaras y hasta noventa y seis mil en su caso, *situadas* en la parte continental del Istmo, las ciento cincuenta mil hectaras que le fueron concedidas á título gratuito por el artículo 18 del contrato de 1850."

En lo que acabo de transcribir incurrió en error el señor demandante no sólo en lo relativo á la concesión de las tierras de la isla de Manzanillo, sino también en cuanto á la concesión de las tierras baldías á perpetuidad.

En efecto, respecto de lo último no hay limitación ó renunciación ninguna, porque en el contrato de 1850 se concedieron cien mil *fanegadas* ó ciento cincuenta mil *fanegadas* si las había disponibles, lo cual equivale exactamente á sesenta y cuatro mil *hectaras* ó noventa y seis mil *hectaras*, si las había, que es lo que se concede en el inciso 3.º del artículo 9.º del contrato de 1867.

Y respecto de la isla de Manzanillo, no es cierto que la concesión de las tierras de ella esté restringida ó limitada á la parte que expresa el señor demandante. Ya expliqué arriba por qué razón los negociadores, al hacer la concesión ó mejor dicho al ratificarla, se refirieron á los incisos 1.º y 2.º del artículo 9.º Esa explicación sería suficiente para estimar comprendidas en la concesión todas las tierras de la isla de Manzanillo, dada la manera aserliva, absoluta ó in-

condicional como está concebida la primera parte del artículo ; pero admitiendo que ésta diera lugar á dudas, ellas desaparecerían completamente en vista del resto del artículo por las razones siguientes:

Primera. Dice el artículo en cuestión que en la concesión de tierras baldías á perpetuidad de que trata el inciso 3.º del artículo 9.º no queda comprendido *el número de hectaras que contenga la isla de Manzanillo*, pero que *si se comprende* en las concesiones de que tratan los incisos 1.º y 2.º del mismo artículo. ¿ Qué es lo que *si se comprende* en estas últimas concesiones ? El número de hectaras que contenga la isla de Manzanillo, dice el artículo 9.º, esto es, toda la isla. No se comprende cómo, ante una afirmación tan clara se pueda decir, como dice el señor demandante, que lejos de haber concesión de tierras en dicho artículo lo que hay en él es una renuncia expresa de los derechos que la Compañía tenía en la isla de Manzanillo.

Segunda. Se dijo en el artículo 10 que de la concesión de la isla de Manzanillo se exceptuaban cuatro hectaras que se reservaba el Gobierno como área para la construcción de edificios de uso público. Esta excepción ó reserva es una prueba evidente de que todo el resto de la isla quedaba cedido á la Compañía, porque si ésta sólo hubiera tenido derecho á la porción de terreno que dice el demandante, es claro que la mayor parte de la isla le habría quedado libre ó disponible al Gobierno y por consiguiente no habría tenido necesidad de reservarse las cuatro hectaras.

Tercera. Continúa diciendo el artículo 10 que las cuatro hectaras que se reserva el Gobierno como área para

edificios públicos “serán *entregadas por la Compañía* debidamente terraplenadas y en estado de edificar sobre ellas.” ¿Porqué se impuso á la Compañía la obligación de *entregar* las cuatro hectaras? Sin duda alguna, porque según el contrato la Compañía continuaba como poseedora ó tenedora legítima de todo el número de hectaras de la isla, pues sólo el que es poseedor ó tenedor de una cosa puede entregarla á otro.

Cuarta. Concluye el artículo diciendo que “es entendido que al designar el Gobierno el local ó locales en donde quiera tomar las cuatro hectaras que se reserva por ese artículo, no podrá escojer las que sean necesarias para la construcción y servicio del ferrocarril y sus dependencias, ni las que estén ya ocupadas con edificios que estén en pie ó deban reconstruírse.” Aquí se ve de bulto el reconocimiento de que la Compañía continuaría con el derecho de usar y gozar de todos los terrenos de la isla de Manzanillo, con excepción de las cuatro hectaras citadas, pues de otra manera no se explica la restricción que se impuso al Gobierno para la elección de los locales de ellas. ¿Qué razón podía haber para que el Gobierno no pudiera escojer las cuatro hectaras en el suelo ya ocupado por un edificio cualquiera, esto es no dependiente del ferrocarril? Solo una: que el Gobierno de la República había ratificado á la Compañía la concesión que le hizo en el artículo 16 del contrato de 1850 de todas las tierras de la isla de Manzanillo, con excepción únicamente de dichas cuatro hectaras. Luego es evidente, incontestable, que la Compañía continuaba con el goco de toda la parte edificada de la isla; y

lo es también que continuaba con el derecho de usar y gozar de toda la parte no edificada, con excepción de las cuatro hectaras, una vez que sólo éstas se reservó el Gobierno.

Quinta. Por último, el artículo 10 sería enteramente inoficioso, no podría producir efecto alguno al tomarlo en el sentido que le da el señor demandante, que es el de conceder á la Compañía, de la isla de Manzanillo, sólo las tierras necesarias para el ferrocarril y sus dependencias. Esta concesión estaba ya hecha con toda amplitud y claridad en los incisos 1.º y 2.º del artículo 9.º, y en el supuesto dado nada agregaría á la sustancia de ella el artículo 10. No puede decirse, efectivamente, que por ser concesión en una isla necesitaba ser hecha por separado, pues en los incisos 1.º y 2.º del artículo 9.º no se limitó la concesión á las tierras continentales — como sucedió en el artículo 15 del contrato de 1850 — sino que se extendió á toda clase de tierras. Y tampoco puede decirse que el artículo 10 tuvo por objeto hacer constar el derecho de la República á las cuatro hectaras que se reservó, porque si la Compañía sólo quedaba con derecho á usar en la isla de Manzanillo de los terrenos que le reconoce el señor demandante, es claro que lo que la República se reservaba en ese caso no eran simplemente cuatro hectaras sino la mayor parte de la isla.

Resulta, pues, en resumen : que por el artículo 10 del contrato de 1867 fué ratificada clara y expresamente—y no sólo una sino cuatro veces—la concesión á la Compañía de *todas las tierras* de la isla de Manzanillo, con sólo la excepción de cuatro hectaras; y que por consiguiente en materia de concesiones de tierra no hay diferencia entre

los dos contratos, esto es, que el de 1867 ratificó todas las que se habían hecho en el de 1850, y las ratificó bajo las mismas condiciones ó con las mismas estipulaciones. La única diferencia entre los dos contratos—esto es, la reserva de las cuatro hectaras en la isla de Manzanillo—se explica por sí sola: en 1867 existía ya la ciudad de Colón, cuya administración requería edificios públicos, mientras que en 1850 no había en lo que hoy es asiento de ella sino lagunas y pantanos y, en general, tierras completamente inservibles para edificar.

Me creo, pues, autorizado para repetir que el sentido del artículo 10 del contrato de 1867 es claro en apoyo ó como fundamento del derecho de la Compañía á usar y gozar de los terrenos de la isla de Manzanillo, con excepción de las cuatro hectaras, hasta que termine el privilegio de 99 años concedido en ese contrato. Pero supongamos que ese contrato tuviera frases oscuras y necesitara interpretación. En ese caso, como vamos á ver, la interpretación favorable á los derechos de la Compañía se impone con fuerza irresistible.

Ya he dicho que al tratarse de interpretar el artículo 10 del contrato de 1867 deben aplicarse no solamente las reglas sobre interpretación de los contratos, sino también las de interpretación de la ley, tanto porque en todo caso el contrato es una ley para los contratantes, como porque en este caso especial los contratos fueron aprobados por leyes y son por tanto leyes de la República.

Según el inciso 2.º del artículo 27 del Código Civil nacional, “ se puede, para interpretar una expresión oscura

de la ley, recurrir á su intención ó espíritu, claramente manifestados en ella misma ó en la historia fidedigna de su establecimiento.”

Y el artículo 1618 del mismo Código dice : “ Conoci-
da claramente la intención de los contratantes, *deberá estar-
se más á ella que á lo literal de las palabras.*”

Es imposible negar, en vista de las varias proposicio-
nes ó estipulaciones del artículo 10, que la intención de los
negociadores al redactarlo fué la de ratificar la concesión á
la Compañía de todas las tierras de la isla de Manzanillo,
con sólo la excepción de cuatro hectaras. Lo contrario sería
negar la evidencia. Pues bien ; admitido eso, debe estarse
á la intención de los contratantes en todo caso : si la redac-
ción ó las palabras de la cláusula son oscuras, se debe estar
á esa intención, de conformidad con ambos artículos cita-
dos; y aunque el tenor literal pareciera indicar ó decir cla-
ramente otra cosa, todavía debería preferirse la intención
de los contratantes, apesar del inciso 1.º del artículo 27 del
Código Civil, que dice que “ cuando el sentido de la ley
sea claro, no se desatenderá su tenor literal á pretexto de
consultar su espíritu,” porque el artículo 1618 es especial
para contratos y es posterior al artículo 27, por lo cual es
de preferente aplicación.

El parágrafo 2.º del artículo 30 del Código Civil dice:
“ Los pasajes oscuros de una ley pueden ser ilustrados por
medio de otras leyes, particularmentè si versan sobre el
mismo asunto.”

Y el artículo 1622 del Código dice: “ las cláusulas de

un contrato podrán también interpretarse por las de otro contrato *entre las mismas partes y sobre la misma materia.*"

Al ser, pues, necesaria la interpretación del artículo 10 del contrato de 1867, debería ocurrirse forzosamente al artículo 16 del contrato de 1850, por el cual se concedió á la Compañía el uso y goce de todas las tierras baldías de la isla de Manzanillo durante todo el tiempo del privilegio, con la única condición de que se prolongara hasta ella la línea del ferrocarril.

Puesto que en el primer contrato se hizo la concesión de todas las tierras de la isla, con tanta claridad y con una sola condición suspensiva; y puesto que esta condición estaba ya cumplida al tiempo de la celebración del segundo contrato, hay que admitir que la misma concesión—ya incondicional—está comprendida en el artículo 10 del contrato de 1867, atendidas las demás consideraciones ya hechas y la de que si la intención de los contratantes hubiera sido la de hacer cesar esa concesión tan importante, se la habría exceptuado expresamente en el último contrato.

El artículo 1620 del Código Civil dice: "El sentido en que una cláusula puede producir algún efecto, deberá preferirse á aquél en que no sea capaz de producir efecto alguno."

Ya demostré atrás que el artículo 10 del contrato de 1867 entendido como quiere el señor demandante no produciría efecto alguno, y que sólo puede producirlo al darle el sentido que yo le asigno: este sentido es, pues, el que debe preferirse.

El ya citado artículo 1622 del Código Civil dice tam-

bién que las cláusulas de un contrato se interpretarán "por la aplicación práctica que hayan hecho de ella ambas partes, ó una de las partes con aprobación de la otra parte."

Vamos á ver la aplicación práctica, ó sea la inteligencia que el Gobierno de la República y la Compañía del ferrocarril han dado al artículo 10 del contrato de 1867.

Esa inteligencia ó aplicación práctica del artículo 10 se manifiesta no sólo en lo que las partes han hecho sino también en lo que han dejado de hacer con respecto al punto especial de que trata dicho artículo.

INTELIGENCIA Ó APLICACIÓN PRÁCTICA POR PARTE DE LA COMPAÑÍA.

Desde el año de 1867 hasta hoy la Compañía del ferrocarril continuó disfrutando de las tierras de la isla de Manzanillo de la misma manera que antes del contrato. Esto es notorio y está admitido ó confesado en la demanda por el señor demandante. Esta conducta de la Compañía ha sido pública y duró más de diez y ocho años á la faz de la Nación, no sólo sin reclamación de ésta sino con asentimiento tácito y aun expreso de ella, como se verá adelante. Por consiguiente, la inteligencia ó aplicación práctica invariable que la Compañía ha dado al artículo 10 del contrato de 1867 es enteramente contraria al sentido que le asigna el señor demandante, y está en un todo de acuerdo con la que vengo sosteniendo en este escrito.

INTELIGENCIA Y APLICACIÓN PRÁCTICA POR PARTE DEL
GOBIERNO DE LA REPÚBLICA.

Hasta que se dió el denuncia sobre bienes ocultos que originó la demanda que contesto, el Gobierno de la República había entendido siempre que la Compañía del ferrocarril de Panamá tenía conforme al contrato de 1867 pleno derecho de disfrutar de todos los terrenos de la isla de Manzanillo, con exclusión de las cuatro hectaras que se exceptuaron. En todo ese tiempo, el Gobierno de la República no solamente no hizo ninguna reclamación á la Compañía por el uso en que ésta continuó de todos los terrenos de la isla, no solamente no ejecutó acto alguno que manifestara que él se consideraba con derecho de gozar de otros terrenos de la isla además de dichas cuatro hectaras, sino que, por el contrario, en repetidos actos suyos reconoció tácita y hasta expresamente el derecho que hoy le disputa á la compañía.

Muchos fueron los actos oficiales y los contratos del Gobierno de la República referentes á las obligaciones que en el contrato de 1867 contrajo la Compañía, en los cuales pudo haberse dispuesto ó estipulado algo concerniente á los terrenos de la isla de Manzanillo si el Gobierno se hubiera creído con derecho al goce de ellos. Por ahora me limito á citar los siguientes.

1.º La ley nacional 78 de 1878, por la cual se facultó al Poder Ejecutivo para entrar en negociaciones con la Compañía del ferrocarril de Panamá á fin de eximirla de la

obligación que contrajo por el artículo 4.º del contrato de 1867, de prolongar el ferrocarril por el lado del Pacífico hasta las islas de Naos, Culebra, Perico y Flamenco.

2.º El contrato celebrado en el año de 1880 con la Compañía, en virtud de la ley que acabo de citar, por el cual se eximió á la Compañía de dicha obligación.

3.º El contrato celebrado el 13 de Mayo de 1876 y aprobado por la Ley 56 del mismo año, por el cual se modificaron los de 1850 y 1867 (*Diario Oficial* número 3,476 de 22 de Mayo de 1876.)

4.º El nombramiento en el año de 1880 del doctor Felipe F. Paul como Visitador fiscal nacional en el Estado de Panamá “con atribuciones especiales para vigilar el cumplimiento del contrato vigente entre el Gobierno nacional y la Compañía del ferrocarril de Panama.”

5.º Las notas oficiales que en cumplimiento de su encargo dirigió el mencionado Visitador fiscal al Superintendente general de la Compañía del ferrocarril, en el citado año de 1880.

6.º Las notas dirigidas y el contrato celebrado en 1883 por el Secretario de Hacienda de la República doctor Aníbal Galindo, sobre terraplenamiento y arrendamiento de las cuatro hectaras cuyo goce se reservó la República en la isla de Manzanillo, según el artículo 10 del contrato de 1867.

7.º El contrato celebrado en Octubre de 1883 por el Secretario de Hacienda de la República, doctor Antonio Roldán, sobre arrendamiento del resto de los mismos lotes de la isla de Manzanillo.

En ninguno de estos actos ó contratos aparece nada que deje entender que la República se creía con derecho á disfrutar de los demás terrenos de Colón, fuera de las cuatro hectaras citadas. Y no aparece eso porque el Gobierno nunca lo creyó así. Ni miembros del Congreso, ni Presidentes de la República, ni Secretarios de Estado, ni Procuradores de la Nación, nadie—en el lapso de casi veinte años—había entendido el artículo 10 del contrato de 1867 de la misma manera que el señor General Reyes. Y, como se ve, no es porque ese contrato haya estado olvidado: al contrario, todas las obligaciones importantes que en él contrajo la Compañía, inclusive la del terraplenamiento y entrega de las cuatro hectaras de la isla de Manzanillo, han sido materia de contratos especiales posteriores. Apesar de la casi crónica insolvencia de nuestro Tesoro, la cual precisamente ha sido la causa de los contratos posteriores al de 1867; y apesar de la gran suma de atención y de inteligencia llevadas al estudio del mismo contrato, desde el año de 1880 en adelante, á causa de la iniciación de los trabajos del Canal de Panamá y de la expectativa de obtener algunos millones de pesos, procedentes de la indemnización que esta empresa hubiera de tener que pagar á la del ferrocarril; apesar de todo eso, digo, nadie había insinuado siquiera la idea de que la Compañía del ferrocarril estuviera disfrutando indebidamente de los terrenos de la isla de Manzanillo y de que el Gobierno tuviera el derecho de reclamar la entrega de ellos.

RECONOCIMIENTO EXPRESO POR EL GOBIERNO DEL
DERECHO DE LA COMPAÑÍA.

He dicho antes que el Gobierno de la República ha reconocido explícitamente el derecho de la Compañía para disfrutar los terrenos de la isla de Manzanillo, que ahora le disputa.

Fundo esta aseveración en que—como lo probaré oportunamente—el Gobierno de la República celebró, después del año de 1867, varios contratos por los cuales le tomó en arrendamiento á la Compañía del ferrocarril varios edificios de la ciudad de Colón que el Gobierno necesitó para su servicio. Esos edificios están, por supuesto, en la isla de Manzanillo; y es claro que no son una dependencia inmediata del ferrocarril, puesto que la Compañía los ha dado en arrendamiento; por consiguiente ocupan parte del terreno cuya entrega reclama hoy el Gobierno. No hay duda, por tanto, de que el hecho de tomar el Gobierno en arrendamiento tales edificios á la Compañía, es un reconocimiento expreso de que ella tiene el derecho perfecto de disfrutar todos los terrenos de la isla de Manzanillo menos las cuatro hectaras tantas veces citadas.

Omito hacer comentarios sobre un hecho como este tan decisivo en el pleito, porque los estimo supérfluos.

OBSERVACIONES OPORTUNAS.

Antes de ocuparme de contestar los *hechos fundamentales de la demanda* enumerados por el demandante, voy á hacer algunas observaciones que estimo oportunas y convenientes.

Dice el demandante :

“ Como es enteramente claro que la Compañía del ferrocarril de Panamá no ha podido disponer de los terrenos cuya entrega se le demanda, arrendándolos &c., según el tenor de los contratos celebrados con el Poder Ejecutivo, esos actos que sólo podía ejecutar el verdadero dueño de dichos terrenos ó lotes han sido ejecutados de mala fe por parte de la Compañía del ferrocarril, reputándose como dueño sin título alguno, y consiguientemente debe restituir los frutos naturales y civiles de los terrenos demandados conforme al artículo 964 del Código Civil.”

Este párrafo sugiere las observaciones siguientes:

Primera. La Compañía no se ha reputado nunca dueña de los terrenos de la isla de Manzanillo, ni podía reputarse tal, pues son muy claras las disposiciones de los contratos de 1850 y 1867 que dicen que esos terrenos le serán devueltos á la República con el ferrocarril luégo que expire el privilegio concedido á la Compañía. Esta se ha creído y se cree usufructuaria únicamente de dichos terrenos, y ha reconocido y reconoce la nuda propiedad de ellos que tiene el Gobierno. Sin razón ninguna, pues, se dice en el párrafo transcrito y en otros muchos de la demanda, que la

Compañía disfruta de los terrenos *á título de propietaria*; y sin razón ninguna ni objeto se argumenta para probar y demandar el dominio de la Nación en esos terrenos. De esto resulta, sea dicho de paso, que de ninguna manera se puede considerar el dominio de la Nación en los terrenos de la isla de Manzanillo como bienes ocultos, pues cuando más—esto es, suponiendo fundadas las pretensiones de la demanda—podrían considerarse como tales únicamente los frutos de esos terrenos.

Segunda. No es cierto que sólo el verdadero dueño de los terrenos pueda arrendarlos ó disfrutarlos de otra manera. Eso lo puede hacer también el usufructuario, según los artículos 716, 718, 823, 840, 852 y 853 del Código Civil nacional. Por consiguiente, la Compañía del ferrocarril no necesitaba ser dueña de los terrenos de la isla de Manzanillo, ni pretender serlo, para tener derecho de disfrutar de ellos: le basta para eso su calidad de usufructuario.

Tercera. De lo anterior resulta que es tan infundado, injusto y atrevido como grave el cargo hecho á la Compañía de haber estado disfrutando de mala fe de los terrenos de la isla de Manzanillo. Lo funda el demandante en un error de hecho y en otro de derecho, patentes, á saber: que la Compañía se ha reputado dueña de los terrenos, y que sólo siendo dueña ó propietaria de éstos podía arrendarlos ó disfrutarlos. Estas circunstancias, por sí solas, dan al cargo el carácter de temerario; pero la recta aplicación de este calificativo resalta mucho más si se considera que, aun suponiendo ciertas las aserciones en que el demandante se apoya, todavía el cargo sería infundado en lógica y en de-

recho. Lógicamente infundado; porque si de que una persona disfrute de una cosa sin derecho para ello no se deduce, en general, necesariamente, que lo haga de mala fe, esto es, á sabiendas, mucho menos podría hacerse tal deducción en el caso especial que se ventila, dadas la manera como la Compañía del ferrocarril adquirió primitivamente el derecho de disfrutar de la isla de Manzanillo, las estipulaciones del contrato de 1867 y la inteligencia y aplicación que la República ha dado al mismo contrato. Y jurídicamente infundado; porque el artículo 769 de nuestro Código Civil nacional—lo mismo que todas las legislaciones del mundo civilizado—contiene la siguiente disposición: “La buena fe se presume, excepto en los casos en que la ley establece la presunción contraria. En todos los otros, la mala fe deberá probarse.”

En consecuencia, creo que no solo hago uso de un derecho á nombre de la Compañía del ferrocarril, sino que cumplo un deber, protestando, como protesto, contra el cargo que á ella se le hace de haberse aprovechado de mala fe de una cosa ajena.

HECHOS FUNDAMENTALES DE LA DEMANDA.

Paso, ahora sí, á contestar en la forma legal los hechos fundamentales de la demanda enumerados al fin de ésta por el demandante; y lo hago de la manera siguiente:

Al 1.º Es cierto, sin duda alguna, que “el Gobierno de Colombia es dueño de todas las tierras baldías existentes en la República y consiguientemente de las que existen en

la isla de Manzanillo;" pero en cuanto á éstas últimas agregó que la Nación no tiene la plena sino la nuda propiedad, pues el derecho de usufructo de todas ellas, con excepción de cuatro hectaras, lo cedió á la Compañía del ferrocarril de Panamá por todo el tiempo del privilegio que ésta tiene según el contrato de 5 de Julio de 1867. Cuando expire el privilegio volverá á tener la Nación la plena propiedad de todas las tierras de la isla.

Al 2.º No es cierto que "por contrato celebrado con la Compañía del ferrocarril de Panamá el 15 de Abril de 1850 el Gobierno concedió á la Compañía *el derecho de pedir la adjudicación de tierras baldías en la isla de Manzanillo*, si prolongaba la línea del ferrocarril hasta aquella isla." Lo que el Gobierno le concedió á la Compañía, bajo esa condición, fué el derecho de usufructo de todas las tierras baldías que existieran en la isla; y para esto no era necesario pedir *adjudicación*, la cual sólo tiene lugar cuando se trasfiere la propiedad.

El hecho á que me estoy refiriendo y el 4.º, así como otros pasajes de la demanda, me hacen conjeturar que el demandante cree que por el contrato de 1850 lo que se quiso ceder á la Compañía fué la *plena propiedad* de las tierras de la isla de Manzanillo. Si así fuere, ello prueba que el demandante no leyó con la debida atención el artículo 17 del citado contrato, según el cual los terrenos concedidos en los artículos 15 y 16 (éste es el que trata de la concesión de las tierras de la isla de Manzanillo) debían volver á la propiedad y dominio de la República luégo que expirara el privilegio.

¿Será ese error de derecho el origen de la demanda?

Al 3.º Es cierto que la Compañía prolongó la línea del ferrocarril hasta la mencionada isla de Manzanillo antes del año de 1867; pero no es cierto que cuando se celebró el contrato de ese año, ya el ferrocarril tuviera todas las obras anexas que hoy tiene.

Al 4.º Es cierto que la Compañía no había solicitado *adjudicación* de tierras baldías en la isla de Manzanillo, ni se lo había concedido, hasta el 5 de Junio de 1867; tampoco la ha pedido después de ese año, ni ha podido solicitarla en ninguna de las dos épocas, porque la adjudicación no podía tener lugar sino respecto de las tierras que se concedieron á la Compañía á perpetuidad ó en plena propiedad, y de esa concesión se exceptuó expresamente en ambos contratos la isla de Manzanillo.

Al 5.º Es cierto que conforme al artículo 10 del contrato de 5 de Julio (no de 5 de Junio) de 1867, la Compañía no tiene el derecho de pedir y obtener *adjudicación* de las tierras baldías de la isla de Manzanillo, es decir, entrega de tierras allí á perpetuidad ó en plena propiedad; pero no es cierto que la Compañía renunciara en dicho artículo ese derecho, pues antes tampoco lo tenía, como he dicho, y no se renuncia sino lo que se tiene. El derecho que por el mismo artículo conservó la Compañía fué el de disfrutar de todos los terrenos de la isla, exceptuadas sólo cuatro hectaras.

Al 6.º Es cierto que la Compañía del ferrocarril, desde que aceptó (lo mismo que antes de aceptar) el contrato de 1867, ha estado disfrutando de los terrenos de la isla de

Manzanillo, á medida que los ha ido terraplenando y sin salirse de los límites de su derecho; pero no ha procedido así porque se crea dueña de esos terrenos. No es cierto que la Compañía desde que aceptó dicho contrato “no tenga ningún derecho á los terrenos de la isla fuera del terreno que ocupara para la construcción de la vía y obras accesorias á su servicio.”

Al 7.º No es cierto que la Compañía del ferrocarril haya obrado de mala fe al disfrutar de los terrenos de la isla de Manzanillo. Al hacerlo, la Compañía no ha obrado como si fuera dueña de los terrenos, sino como usufructuaria que es de ellos.

Aunque estos que se expresan por el demandante como hechos fundamentales en que se apoya la demanda son en parte puntos más bien *de derecho*, y en parte inconducentes, y habría podido por tanto excusarme de contestarlos, he creído mejor no hacerlo para no ocasionar incidentes que embrollen ó retarden el curso del juicio en su parte sustancial.

Abrigo también dudas sobre la legitimidad de la personería del demandante señor General Rafael Reyes, tanto porque siendo él miembro del Honorable Consejo de Delegatarios, no podía quizá, legalmente, ser encargado por el Gobierno para representarlo en juicio, como porque en el decreto respectivo no se le autorizó expresamente para ello. Sin embargo, no hago sobre esto punto objeción formal ninguna.

Servíos, señores Magistrados, darle al juicio el curso legal correspondiente y—en su oportunidad—absolver á la

Compañía del ferrocarril de Panamá de todos los cargos que contra ella se deducen en la demanda. No os pido que condeneis en costas al demandante, porque la Nación no puede ser condenada á ellas, conforme á la ley.

Concluyo rogándoos que excuseis los defectos de que pueda adolecer esto escrito, ya por oscuridad en la expresión de algunas ideas, ya porque el orden en que están expuestas no sea el mejor. Tened presente que al demandado no le concede la ley sino un término muy corto y fatal, para contestar la demanda. El demandante, por el contrario, dispone de todo el tiempo que quiera para meditar y redactar la demanda. Me reservo, pues, aclarar y adicionar la defensa de mi poderdante en el alegato de conclusión que habré de presentar.

Bogotá, Mayo 30 de 1887.

Señores Magistrados.

ELADIO C. GUTIERREZ.