

32  
Y

2225

1889

# EL PLEITO

## CON LA COMPAÑIA DEL DIQUE

POR LA

### PERDIDA DE LAS BARRAS DE ORO

LA PARTE MORAL DE LA OBLIGACION

SEGUNDO ALEGATO

LEIDO EN LOS ESTRADOS DE LA CORTE SUPREMA

POR

Sala de Patrimonio Documental  
ANIBAL GALINDO

1889

BOGOTA

IMPRENTA DE "LA LUZ"

Director, MARCO A. GOMEZ.

UNIVERSIDAD

EAFIT<sup>®</sup>

Sala de Patrimonio Documental

2225

1889

*Señores Magistrados.*

En los alegatos escritos que corren en autos, entre los cuales figura el que yá he tenido el honor de presentaros, se han agotado hasta la saciedad las cuestiones legales, materia de esta controversia; y por lo mismo yo temería no sólo abusar de esta audiencia, sino irrogar en cierto modo un desacato á vuestra ilustración, si insistiera en repetir las, porque otra cosa no podría hacer la facundia ó el ingenio del más erudito legista. Con tal propósito resolví, pues, dejar para los estrados de este Supremo Tribunal, únicamente las reflexiones que se adhieren á la parte moral de la obligación contraída por la Compañía de Navegación del Dique, como porteadora de los correos nacionales, de cuya falta de cumplimiento nace la demanda que contra ella sustentan mis poderdantes.

Con mucha sabiduría se ha dicho desde el primer cuerpo de derecho escrito que forma los orígenes de nuestra jurisprudencia, que toda obligación, para ser perfecta, debe ser mixta de natural y civil, lo cual en otros términos significa que la ley no debe prestar su sanción sino á obligaciones morales, á obligaciones basadas en la equidad natural, es decir, que nazcan de actos, de estipulaciones y convenciones cuya licitud pueda demostrarse en ausencia de toda ley escrita; y por eso ha sido siempre imposible separar en la defensa de las causas, la parte legal de la parte moral del derecho que se sustenta, aunque esta última sea en rigor inútil, una vez que el derecho está sustentado por la ley escrita; pero es tal la inclinación natural del hombre justo á rebelarse contra todo derecho escrito que no esté al mismo tiempo basado en la equidad, que es, y será siempre en los deba-

tes y en la elocuencia jurídica, parte muy importante la que se refiera á llamar la atención del Juez hacia nuestro derecho natural, independientemente del derecho legal.

La obligación, dice la jurisprudencia, es un vínculo del derecho que nos obliga á dar, á hacer ó no hacer alguna cosa ; y penetrando en los orígenes éticos de la obligación, los expositores del derecho nos enseñan, también con mucha sabiduría, que en la obligación de dar podemos prescindir del carácter moral de la persona con quien tratamos, porque además de que no vamos á estar sino momentáneamente en contacto con ella, y quedando el negocio terminado por la permutación ó entrega de la cosa, las condiciones morales del comprador y del vendedor, ni se toman en cuenta, ni influyen, ni pueden afectar el pacto ; pero otra cosa muy distinta es cuando se trata de la obligación de hacer ó no hacer una cosa, porque entonces, durando por más ó menos tiempo el cumplimiento de la obligación, y teniendo el dolo, la mala fe, la simple fuerza de inercia ó de mala voluntad, la pereza, la negligencia, el abandono, el descuido, infinitos medios de burlar nuestro derecho, todo depende de la calidad moral de la persona con quien tratamos, y por eso enseña la jurisprudencia que las obligaciones de hacer ó no hacer una cosa son las más sagradas de todas, y sacratísima, entre las sagradas, la del depósito, y las que de él participan, como el transporte.

De esta naturaleza es, señores Magistrados, la obligación contraída por la Compañía del Dique y río Magdalena, como porteadora de los correos nacionales. Fue este un contrato celebrado sin licitación y sin cauciones de ninguna clase ; es decir, que el Gobierno Nacional eligió (sin duda por consideración á las personas naturales que la componían), á la entidad llamada Compañía de Navegación del Dique de Cartagena, para confiarle á ella sola, á ella, con exclusión de las otras Compañías que navegaban el río, el transporte y guarda de los inmensos caudales, consistentes en barras de oro y plata con que el comercio del país paga el 50 por 100 de los valores que toma en el extranjero. La importancia, la magnitud de la obligación contraída por la Compañía del Dique, ó mejor dicho, la magnitud de la confianza depositada en ella por el Gobierno de la República, elevan á esa

Compañía á un grado tan alto de respetabilidad, en que no le es permitido oponer excepciones dilatorias, ni emplear recursos de menor cuantía para evadir el cumplimiento de la responsabilidad contraída, una vez que se la ponga en presencia del desfalco, de la pérdida, de la falta de los valores puestos bajo su custodia.

*Ella* está obligada á recibir esos caudales en cajas que *ella* debe pesar, liar y sellar al entrar en sus buques; está obligada á guardarlas en un compartimiento separado del buque, cuya llave debe *ella* guardar, y está obligada á entregar á su destino los mismos objetos materiales que recibió, intactos, por su peso, número y sello. Entregándolos así libra su responsabilidad, porque ella no responde de que las cajas hayan sido robadas en otra parte: por la ó las que falten, como es natural, responde de su valor declarado conforme á la planilla. Hé aquí la sustancia, la esencia de su obligación personal de hacer, es decir, de cumplir, de ejecutar una cosa de buena fe, bajo el sagrado del honor y de la probidad. Se trata con la Compañía; la Compañía, siendo una persona jurídica, es de hecho y de derecho la persona de sus empleados. Alegar ó decir, cuando falta una caja de estos caudales, confiada á su probidad y á su honor, que no la paga porque el recibo lo firmó el Contador del buque á nombre del Capitán, es decir, que no paga porque recibió con la mano izquierda lo que debió recibir con la mano derecha; poner á sus demandantes en la necesidad de probarle con todo su archivo, que así acostumbra firmar *ella* todos los conocimientos de su carga, y todavía resistirse al pago, es y será una conducta que no sé cómo podría encontrar amparo ante el primer Tribunal de Justicia del país, ante este Tribunal donde, dicho sea con orgullo, no se ha encontrado jamás, bajo ningún régimen, bajo ningún partido, una concusión ni un prevaricato.

Yo quiero suponer y supongo que la caja número 15, con barras de oro aseguradas por £ 5,546, entró robada á bordo del vapor Cartagena. Esto, lejos de minorar, agrava la responsabilidad de la Compañía, porque su negligencia, su inaudito descuido han impedido descubrir á los autores del robo. Si la Compañía hubiera sido su cómplice, lo que digo por simple suposición, por simple recurso dialéctico para mostrar su culpabilidad, no

habría podido prestarles mejor servicio. Si ella, la Compañía, sus empleados, hubieran cumplido con el deber de pesar, liar y sellar las cajas, y de guardarlas en un compartimiento separado del buque, al abrirse y encontrarse en Barranquilla robada la caja número 15, se habría mostrado que el robo se había efectuado entre Medellín y Puerto Berrío, y los autores del robo estarían en un presidio, en vez de estar disfrutando tranquilamente del fruto *de su honrado trabajo*. Es pues, la Compañía del Dique, no sólo responsable de los valores robados, sino moralmente responsable de la impunidad del crimen.

Los aseguradores ingleses, con la honradez que caracteriza al comercio de aquella gran nación, pagaron en el acto las £ 5,546, valor de la caja perdida, cuando cualquiera comprende que el caso se prestaba para haber objetado el pago, acaso sin desdoro ó sin menoscabo de la delicadeza del honor comercial. Se trataba de la pérdida de una caja depositada, en primer término, en una Administración de correos del Gobierno de la República, y confiada, en segundo término, á una Compañía de transportes, bajo la garantía de solemne contrato celebrado por el Gobierno Nacional. Los aseguradores ingleses han podido, cuando menos, esperarse á saber el resultado de este juicio, á saber á quién ó quiénes los Tribunales de Colombia hacían civil ó criminalmente responsable de aquella pérdida; y sin embargo, para no afectar en lo más mínimo, ni remotamente su crédito, pagaron el importe de la caja perdida, esperándose, para recobrarlo, á que los dueños de las barras lo hagan efectivo contra el porteador.

Pues este ejemplo es el que ha debido imitar la Compañía del Dique: abrir sus cajas y pagar, porque ni otra cosa permite el honor y la probidad comercial, ni otra cosa se aviene con la alta posición que uno asume cuando entra en la carrera de los grandes negocios. Si yo me ofrezco, con prescindencia y exclusión de todos, ó si el Gobierno me elige, con prescindencia y exclusión de todos, y sin exigir más caución que la de mi honorabilidad, para transportar en mis naves los caudales del comercio exterior del país, y si por este servicio se me pagan 30 ó 40,000 pesos anuales, la posición, el deber y el honor me obligan á soportar con valor y resignación las pérdidas

que los accidentes ordinarios del negocio me impongan, no mediando en ellos fuerza mayor, y sobre todo, si esos accidentes dependen de mi incuria, de mi negligencia, de mi inaudita pereza.

El país entero y los corresponsales del comercio colombiano en el extranjero, esperan con ansiedad este fallo. Este fallo va á decidir si los caudales que el comercio colombiano deposita en las oficinas de correos nacionales, para ser transportados sobre las aguas del Magdalena, bajo la fe de solemne contrato celebrado entre el Gobierno de la República y la Compañía de Navegación del Dique, pueden ó no ser asegurados en el extranjero; porque si este fallo decidiere que la Compañía porteadora no es responsable de las cajas que se pierdan á bordo de sus buques, y que los aseguradores, no obstante la clara y terminante responsabilidad de la Compañía, estipulada en el artículo 5.º del contrato, no tienen contra quién repetir el resarcimiento del daño causado por negligencia ó falta de cumplimiento de los deberes del porteador, Colombia, rebajada mercantilmente á la condición de país berberisco, quedará excluída del beneficio del seguro en los mercados extranjeros. Un fallo semejante, equivaliendo á uno patente de inmunidad para el robo de aquellos caudales, dejaría sin seguro posible su conducción.

Por lo mismo que mis poderdantes no están yá litigando para recobrar los valores perdidos, sino para indemnizar á los aseguradores, su posición personal en este pleito es más respetable, y su acción jurídica, su causa, en fin, más lata, más universal, más comprensiva, más moral: se litiga en ella la devolución del oro inglés que sirve de fiador á nuestro comercio, que le abre las puertas de sus fábricas, que lo colma con su crédito, que lo hace partícipe de las maravillas de su industria, y le presta el concurso de sus capitales para elevarlo por el camino de la riqueza á las tierras prometidas de la civilización y del progreso.

Todo esto, señores Magistrados, se litiga en este proceso, y porque eso se litiga, y porque se litiga ante vosotros que representáis, no los intereses pasajeros de la política, sino los fueros eternos de la justicia, me es honroso comparecer en estos estrados.—He dicho.

ANIBAL GALINDO.

Artículos del Contrato de conducción de los correos nacionales á que se refiere este alegato.

“ Artículo 4.º

“(a) Al llegar á bordo, los Mensajeros presentarán al Capitán del buque dos planillas, en que constarán las marcas, los números, el peso bruto, contenido y valor de las cajas de encomiendas, que se recibirán por el Capitán en presencia del Contador, si lo hubiere, ó de cualquiera de los otros empleados del buque (*sic*) de más categoría; y si resultaren conformes con las planillas, se hará constar así en éstas, bajo las firmas del Capitán y de otro empleado del buque; pero si hubiere diferencias, se especificarán éstas, siempre en las mismas planillas y bajo las mismas firmas. Uno de los ejemplares de dichas planillas se conservará por el Capitán.”

“(b) Conforme se vaya verificando la marca, el número y peso de cada caja, ésta se cruzará con una cuerda fuerte, los extremos de la cual se sellarán con dos sellos distintos, el uno puesto por el Capitán y el otro por el Mensajero, y se irán colocando en un compartimiento del buque destinado exclusivamente á este objeto, y cuya llave estará á cargo del Capitán ó de algún otro empleado del buque, y sobre el cual ejercerán, sin embargo, los Mensajeros una activa vigilancia.”

“ Artículo 5.º

“El contratista es responsable de las faltas que resulten en las cajas en que al hacer la entrega no haya conformidad en sus marcas, número, peso y sellos con los anotados en las planillas de que trata el parágrafo (a) del artículo anterior, *y del valor total de la ó de las que dejare de entregar*. En consecuencia, su responsabilidad cesa si no hubiere novedad *en el número de cajas*, ni en sus marcas, numeración, peso y sellos.”

