

Y
2224
1889

EL COMERCIO COLOMBIANO
y la Compañía de
Navegación del Dique

Anibal Galindo

1889

UNIVERSIDAD
EAFIT[®]

Sala de Patrimonio Documental

2224

1889

EL COMERCIO COLOMBIANO

Y LA

COMPañIA DE NAVEGACION DEL DIQUE

—•••—

ALEGATO

PRESENTADO ANTE LA CORTE SUPREMA

EN EL RECURSO DE CASACION DEL PLEITO QUE SOSTIENEN
LOS DUEÑOS DE LAS BARRAS DE ORO PERDIDAS A BORDO DEL VAPOR CAR-
TAGENA, CONTRA LA COMPañIA DEL DIQUE, COMO PORTEADORA DE LOS
CORREOS NACIONALES

POR

ANIBAL GALINDO

~~~~~  
1889  
~~~~~

BOGOTA

IMPRESA DE "LA LUZ"

Director, Marco A. Gómez.

UNIVERSIDAD
EAFIT®

Sala de Patrimonio Documental

Y
2224
1889

Señores Magistrados de la Corte Suprema de Justicia. (1)

Como apoderado legalmente constituido y admitido del Banco del Progreso, de Medellín, dueño y librador de las barras de oro de que aquí se trata, y de los señores Vengoechea & C.^{as}, de Barranquilla, consignatarios de dichas barras, tengo el honor de comparecer ante esta Suprema Corte, en defensa de sus derechos, en el recurso de casación establecido contra la sentencia pronunciada por el Tribunal Superior del distrito Judicial de Bolívar el 22 de Abril último, absolutoria de la Compañía de Navegación por vapor del Dique y río Magdalena, de la cual demandan mis poderdantes el valor de la encomienda perdida á bordo de uno de sus buques, conforme al contrato de transporte de los correos nacionales, vigente entre el Gobierno de la República y dicha Compañía.

El ilustrado jurisconsulto Doctor Benjamín Baena, apoderado de la parte que represento, fundó ante el Tribunal de Bolívar la introducción del recurso en las causales de nulidad establecidas en los incisos 1.º, 2.º, 3.º, 4.º y 8.º del artículo 38 de la Ley 61 de 1886, que todos ellas pueden reducirse á la injusticia notoria del fallo, por ser contrario á ley expresa de las que determinan el derecho entre las partes, y por haberse incurrido en manifiestos errores de hecho en la apreciación de las pruebas aducidas en los autos.

(1) Como los dos pleitos son idénticos y han podido llevarse bajo una misma cuerda para no dividir la continencia de la causa, pues las barras reclamadas, pertenecientes unas al Banco del Progreso, de Medellín, y otras á los señores Fernando Restrepo é Hijos, se contenían dentro de la misma caja perdida número 15, idéntico alegato, *mutatis mutandis*, se ha presentado en el expediente de los señores Fernando Restrepo é Hijos.

Nov/09
Jaramilla
Roberto Luján
Compra

la primera autoridad de Policía del Distrito, el cual corre de fojas 132 á 133 del cuaderno principal, número 1.º, en estos términos :

“ *Alcaldía del Distrito Capital.—Barranquilla, Mayo 31 de 1886.*

“ Por cuanto ahora, que es la 1 de la tarde, se ha presentado á este Despacho el señor Anastasio Navarro, mayor de edad y Capitán del vapor *Cartagena*, denunciando: que el 27, de 10 á 12 del día, del presente mes, embarcaron en Puerto Berrío 22 cajas de oro y plata, que era el correo de encomiendas, y que hasta tras antes de ayer estuvieron dichas cajas completas, pues él había tenido la curiosidad de contarlas; pero que, por olvido ó distracción, anteayer no las contó, y que ayer, como á las 12 del día, que pernoctó (sic) el buque dicho en este puerto, se echó de menos una de dichas cajas, que en barras de oro contenía la suma de cinco mil quinientas cuarenta y seis libras esterlinas, la que, habiéndose buscado con bastante empeño, no ha podido conseguirse, etc.”

Requerido el agente de la Compañía en Barranquilla, por el Agente Postal nacional para la entrega de la encomienda perdida ó para el pago de su valor por la suma asegurada, contestó que la Compañía, por las razones que después examinaremos, no se consideraba obligada á responder de esta pérdida, y entonces los consignatarios de las barras perdidas, por sí y también como apoderados de sus dueños ó libradores, es decir, Fergusson, Noguera & C.^a y Fernando Restrepo é Hijos, de un lado, y el Banco del Progreso, de Medellín, y Vengoechea & C.^a, del suyo, entablaron separadamente demanda contra la Compañía del Dique, para la entrega de las barras ó de su valor, resarcimiento de daños y perjuicios y pago de costos y costas del juicio. Fergusson, Noguera & C.^a establecieron su demanda con fecha 23 de Diciembre de 1886, y Vengoechea & C.^a el 3 de Octubre de 1887.

La Compañía contestó negando rotundamente su responsabilidad por la pérdida de la encomienda, y oponiendo, además, la excepción de prescripción por no haberse intentado la acción dentro del término de un año, contado desde la terminación del viaje de la nave, conforme al Código de Comercio.

CUESTIONES DE DERECHO

1.ª

Legislación sustantiva aplicable al pleito.

Como el 31 de Mayo de 1886, día en que debió haberse entregado á los consignatarios, en la Agencia Postal de Barranquilla, la caja perdida, aún regía en el país la doble legislación civil y comercial de competencia de la Nación y de los antiguos Estados, expedida conforme al régimen federal de 1863, se pregunta cuál de esas dos legislaciones es aplicable á los derechos controvertidos en este juicio, si la nacional ó la seccional del Estado de Bolívar, por pertenecer la ciudad de Barranquilla, donde debía cumplirse la obligación de la Compañía, al territorio del antiguo Estado de aquel nombre; y es claro que la legislación aplicable á este juicio es exclusivamente la nacional vigente en 31 de Mayo de 1886.

El contrato de porteamiento bajo el cual navegaba la caja perdida, era, y es aún, el publicado en el número 5,466 del *Diario Oficial*, de 9 de Septiembre de 1882, que fue traspasado por los señores Mainero y Truco al señor Francisco J. Cisneros, y por éste á la Compañía de navegación por vapor del Dique y río Magdalena, para el transporte de los correos nacionales sobre las aguas de aquel río.

Conforme al inciso 16, artículo 17 de la Constitución de 1863, bajo cuyo imperio se celebró aquel contrato, el Gobierno General de la Unión Colombiana tenía la facultad de legislar sobre los negocios ó materias que, conforme á la misma Constitución eran de competencia de dicho Gobierno, y eran de su competencia la navegación de los ríos que bañaran el territorio de más de un Estado ó que pasaran al de una Nación limítrofe, y el servicio de correos. De acuerdo con esta disposición, el artículo 2.º del Código Civil Nacional sancionado el 26 de Mayo de 1873 dice:

“En el presente Código Civil de la Unión se reúnen las disposiciones de la naturaleza expresada en el artículo anterior, *que son*

aplicables en los asuntos de la competencia del Gobierno General con arreglo á la Constitución, y en los civiles comunes de los habitantes de los territorios que él administra."

Y el artículo 2.º del Código de Comercio sancionado el 11 de Julio de 1870 dice:

"Las materias no comprendidas en este Código ni en las leyes sobre navegación marítima ó de ríos que bañen más de un Estado de la Unión Colombiana, son de la incumbencia especial de los Estados, aun cuando incidentalmente puedan rozarse con el comercio exterior, ó el costanero ó fluvial entre los Estados de la misma Unión."

Por tanto, aunque la encomienda ó caja materia de este pleito, no se hubiera perdido sobre las aguas del río Magdalena, bajo las estipulaciones de un contrato de porteamiento de los correos nacionales, sino en el trayecto terrestre de Medellín á Puerto Berrío, la controversia debía regirse por las leyes nacionales y no por las particulares del Estado Soberano de Antioquia, porque el servicio de correos era materia de la competencia del Gobierno General, y este Gobierno tenía la facultad de expedir leyes, decretos y resoluciones civiles y penales sobre los negocios ó materias sometidas á su jurisdicción.

A los derechos y obligaciones emanados del contrato para la conducción de los correos nacionales *sobre las aguas del Magdalena*, no es, pues, aplicable la legislación del extinguido Estado de Bolívar, por el hecho de que la Oficina de la Agencia Postal Nacional, donde debió haberse hecho la entrega de la encomienda perdida, esté situada dos ó tres cuadras distante de la orilla del río Magdalena, en la ciudad de Barranquilla. Barranquilla es el puerto fluvial donde termina el viaje de la nave, como son Caracolí ó Puerto Berrío los puertos donde ese viaje principia. El contrato de conducción es un contrato de porteamiento de los correos nacionales sobre las aguas del río Magdalena entre sus distintos puertos; y Caracolí ú Honda, Nare, Puerto Berrío, Puerto Nacional, Banco, Magangué, Calamar, Barranquilla, etc., no expresan sino puntos de partida y arribo de las naves sobre el litoral del río en dicho contrato. Tan cierto es que la Agencia Postal de Barranquilla se considera situada en la orilla del río para los efectos del contrato,

como que no hay contrato separado de transporte terrestre de los correos entre el muelle ó atracadero del vapor y el edificio de la Agencia: los Agentes de la Compañía del Dique hacen la entrega de los correos en dicho edificio; técnicamente se considera, para los efectos del contrato, que el buque atraca al edificio de la Agencia Postal.

Por fortuna, tanto el Juez de la 1.^a instancia, como el Tribunal de Bolívar, han estado acordes sobre este punto: que las leyes aplicables al proceso son las nacionales, y no las particulares del extinguido Estado de Bolívar. Para sostener lo contrario sería preciso arrastrar la borla del doctorado por sobre el polvo de la más crasa ignorancia.

2.^a

Calificación legal del contrato.

Las partes contendoras han disputado con mucho empeño, como si de ello dependiera la suerte del pleito, sobre el nombre ó calificación legal del contrato de conducción de los correos del Magdalena, tantas veces mencionado, para saber por qué leyes deben definirse, regirse é interpretarse sus disposiciones. El Juez de la 1.^a instancia, que condenó á la Compañía al pago de la encomienda perdida, y los demandantes, mis poderdantes, han sostenido que la responsabilidad de la Compañía por la custodia y entrega de los valores que se le confían es la del depositario conforme al artículo 11 de la Ley 13 de 1874, que dice:

“Las encomiendas, como verdaderos depósitos hechos en las oficinas postales, serán entregadas ó devueltas en la misma forma en que se consignen, y al efecto se expresarán las circunstancias especiales que las dejen conocer, tanto en las planillas ó documentos, como en los libramientos.”

Y consiguientemente, á las respectivas disposiciones del Código Civil sobre depósito.

El apoderado de la Compañía rechaza esta doctrina y sostiene, porque cree que en esa calificación se encuentran excep-

ciones para su defensa, que aquel contrato de conducción es un contrato de fletamento ; que la responsabilidad de la Compañía como naviera se rige ó debe regirse exclusivamente por las respectivas disposiciones del Código de Comercio marítimo nacional de 1870 ; y que las encomiendas viajan como carga á bordo de los buques-correos, para sostener que el robo de la caja debe considerarse como *avería*.

Yo, debo confesarlo, no le doy tanta importancia á la disputa, ni me avengo á ninguna de las dos opiniones. El contrato materia de este litigio no es un contrato de depósito, aunque participe de su naturaleza, como lo dice el artículo 299 del Código de Comercio de Panamá, adoptado por la Nación, porque además de que su título, el nombre que las partes le dieron, entre las cuales figura el Gobierno, dice otra cosa, el objeto principal, la parte esencial del contrato no es la custodia y guarda de las encomiendas, sino su transporte, acarreo ó conducción de un lugar á otro. Por supuesto que la conservación y guarda de los objetos confiados para su transporte, y su fiel devolución en el tiempo y lugar determinados, hacen parte, ó mejor dicho, son de la naturaleza del contrato de conducción, pero no constituyen el objeto esencial que le da su nombre. De la misma manera la inamovilidad del objeto depositado, tampoco es de la esencia del depósito. Yo puedo confiar un depósito á un viajero en el momento de su partida diciéndole: “tome usted, llévese usted, guárdeme usted este objeto y avíseme usted dónde debo ocurrir por su devolución.” No por eso se diría que el depósito se había convertido en porteamiento, porque aunque yo convine en que el objeto viajara, ni se estipuló precio por el transporte ni fue ese mi objeto.

Esta complejidad de los contratos, esto de que los unos puedan, sin cambiar su esencia, participar de la naturaleza de otros, está perfectamente explicado en el artículo 1501 del Código Civil, que dice :

“Se distinguen en cada contrato las cosas que son de su esencia, las que son de su naturaleza, y las puramente accidentales. Son de la esencia de un contrato aquellas cosas sin las cuales ó no produce efecto alguno ó degenera en otro contrato diferente ; son de la naturaleza de un contrato las que, no siendo esenciales en él, se entienden pertenecerle, sin necesidad de una cláusula especial ; y son

accidentales á un contrato, aquellas que ni esencial ni naturalmente le pertenecen, y que se le agregan por medio de cláusulas especiales.”

Pero si mis poderdantes y el Juez de la 1.^a instancia pudieron tener razones plausibles para calificar de depósito el contrato de transporte de los correos nacionales, no se encuentran ningunas para poderlo considerar y calificar como contrato de fletamento, de que trata el Título v del Código de Comercio marítimo de 1870.

Basta leer las definiciones generales del fletamento en dicho Título y compararlas con las estipulaciones del contrato, para convencerse de que ni las partes tuvieron la más remota idea de celebrar un contrato de esa naturaleza, ni es posible hacer entrar, ni armonizar las unas con las otras.

“El fletamento—dice el artículo 160 de aquel Código—es un contrato de transporte, por el que el naviero, personalmente ó representado, arrienda á otro la nave equipada y armada, y se obliga á conducir en ella, á un lugar determinado, mercaderías ó personas mediante un precio convenido.”

Lo único exceptuado en el fletamento total de la nave, conforme al artículo 161, es “la cámara del Capitán y el espacio necesario para el aposentamiento de la tripulación y custodia de los aparejos y vituallas.”

El fletamento parcial, conforme al artículo 162, es aquel por el cual “se trata por un precio alzado la conducción de cierta cantidad de mercaderías consideradas á bulto, por una parte determinada de la nave, por peso á tanto el quintal, ó por cabida ó á tanto la tonelada.”

Pero ¿cómo, cuándo, dónde es que ha tomado el Gobierno en arrendamiento las naves de la Compañía del Dique para hacer viajar sus correos? Estos buques viajan llevando por su cuenta y riesgo toda la carga que pueden, menos correspondencia y caudales, únicos artículos que les está prohibido recibir sin que se haya satisfecho el porte legal, conforme al artículo 13 del contrato.

Menos todavía reviste el contrato el carácter de un fletamento parcial de la nave, porque el mismo artículo 13 no sólo

no confunde las encomiendas con la carga del buque, sino que las separa cuidadosamente cuando dice :

“En consecuencia, los demás efectos que se embarquen en dichos buques bajo conocimiento, y que se incluyan en su sobordo, no se considerarán como encomiendas.”

Y porque el precio del transporte ó flete de las encomiendas no está tasado á bulto ó por peso ó cabida, como lo quiere el artículo 162 del Código, sino á razón de \$ 2,500 por cada viaje redondo en que se transporten los correos, pero sin fletar el Gobierno toda la nave ni una parte de ella.

¿ Por qué empeñarse, pues, en buscar lejos lo que está cerca, en buscar en el abismo lo que está en la superficie? El contrato de conducción de la correspondencia y encomiendas de los correos nacionales, materia de esta responsabilidad, es un contrato especial, *sui generis*, del arrendamiento de transportes definido en el Capítulo 10, Título 26, Libro 4.º del Código Civil Nacional de 1873, vigente en 31 de Mayo de 1886, en que la caja perdida debió haber sido entregada á sus destinatarios en el puerto fluvial de Barranquilla, y el cual debe regirse :

1.º Por sus propias estipulaciones, porque éstas constituyen la primera ley del contrato, conforme al artículo 1602 del Código Civil.

2.º Por las disposiciones contenidas en el Código de Comercio marítimo de 1870, en cuanto ellas sean aplicables al transporte fluvial conforme al artículo 2.º de la Ley 35 de 1875, es decir, en todo lo que se relaciona con los accidentes, riesgos y peligros de la navegación propiamente dicha, avería común, echazón, arribada forzada, naufragio, varamiento, etc. etc. ; y

3.º En todo lo demás, es decir, en cuanto á las obligaciones y derechos civiles emanados del contrato, por las disposiciones del dicho Capítulo 10, Título 26, Libro 4.º del Código Civil.

3.ª

Excepción perentoria de no deber, fundada en la irregularidad del recibo de las encomiendas á bordo del buque.

Seamos francos; no pretendamos engañarnos á nosotros mismos, ni menos engañar con sofismas de confusión á los Jueces del Supremo Tribunal que va á fallar esta causa. Saber quién toma sobre sí la culpa, á quién perjudica y á quién no la omisión de las formalidades con que debió hacerse la entrega de las encomiendas á bordo del vapor *Cartagena*, tal es el nudo del pleito.

Los incisos (a) y (b) del artículo 4.º del contrato dicen:

“(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.”

El contenido de las cajas no está sujeto, como se ve, á verificación por parte del Capitán, sino únicamente el número, marca y peso bruto de cada una de las cajas detalladas en la planilla; porque cruzadas, atadas ó ligadas (naturalmente en sentido longitudinal y latitudinal) con una cuerda fuerte, sobre cuyos extremos deben ponerse los dos sellos de que habla el inciso (b), el Capitán libra á la Compañía porteadora de toda responsabilidad, con entregar á su destino las mismas cajas sin novedad en sus marcas, numeración, peso y sellos.

Consta de autos que el Capitán no cumplió con la forma-

lidad de cruzar y sellar las cajas, ni de encerrarlas en un compartimiento separado del buque; pero como dio el recibo al pie de las planillas de que trata el inciso (a), en las cuales estaba anotado el número, peso, marca y contenido de cada caja (folios 10 á 12 del cuaderno número 1), tomó sobre sí, y por consiguiente hizo tomar á la Compañía sobre sí, la responsabilidad del artículo 5.º del contrato.

Las formalidades de que el Capitán prescindió se han estipulado en favor de la Compañía, porque el Gobierno lleva á bordo del buque, con los documentos fehacientes emanados de sus administraciones de correos, los comprobantes del contenido y valor de sus encomiendas: si el Capitán renuncia á la verificación de las señales externas de las cajas (número, peso y marca) para comprobar que devuelve los mismos objetos materiales que recibió y en el mismo estado en que los recibió, bien puede hacerlo á su costa, porque cada uno es libre de abandonar en los contratos la parte que le favorece. Yo voy á un Banco á recibir dinero, y, como sucede todos los días, por pereza ó por confianza, renuncio á contar los billetes y entrego mi cheque cancelado, ¿con qué derecho podría ir yo después á reclamar una falta? El Cajero del Banco puede hacer lo mismo, y darme sin contar el dinero, el recibo del caso para mi cuenta corriente. Después de expedido este recibo, ¿con qué derecho vendría el Banco á reclamarme una falta, imposible yá de comprobar?

Pero se dice que el recibo de las encomiendas embarcadas á bordo del *Cartagena*, el 27 de Mayo de 1886, no está firmado por el Capitán, sino por el Contador á su nombre; pero consta de autos que la Compañía, por medio de los Capitanes de sus vapores, tenía autorizado este procedimiento. Al folio 9 vuelto, cuaderno F.º ó 6.º, pruebas de la 2.ª instancia, hallaréis la copia del recibo del correo de encomiendas de Antioquia, correspondiente al mes de Enero de 1886, concebido en estos términos:

“ Vapor *R. Núñez*, en Puerto Berrío, Enero 24 de 1886. Ahora que son las 6 a. m., recibí las encomiendas expresadas en la presente planilla. Por el Capitán, *J. A. Noguera*, Contador ”;

no habiéndose podido hacer constar lo mismo respecto de los correos de Septiembre á Diciembre de 1885 y de Febrero y Marzo de 1886, porque, según dice la certificación expedida por el Administrador principal de correos de Medellín, folio 11 vuelto del mismo cuaderno, no se han encontrado en el archivo de la oficina los respectivos documentos.

Es, pues, de ineludible aplicación á la responsabilidad de la Compañía porteadora la disposición del artículo 1505 del Código Civil vigente hoy y en 31 de Mayo de 1886, que dice :

“Lo que una persona ejecuta á nombre de otra, estando facultada por ella, ó por la ley para representarla, produce, respecto del representado, los mismos efectos que si hubiese contratado él mismo.”

Mas no es esto sólo : es que en el presente caso se ha encontrado la prueba de la ratificación expresa, hecha por el Capitán, del recibo del Contador. A folios 132 y 133 vuelto, cuaderno A, hallaréis la copia del Diario de navegación del vapor *Cartagena*, en el viaje que transportó la encomienda perdida, y allí leeréis :

“Día 27. Salimos de Carmital á las 5.50 a. m. ; á las 7 a. m. arribamos á Nare, dejamos carga y seguimos á las 7.15 a. m. A las (está confuso, parece 8.50 a. m.) nos encontramos y saludamos con el vapor *Francisco Montoya*, que subía arriba de Nare. A las 10 a. m. arribamos á Puerto Berrío, tomamos carga y el correo de Antioquia, etc. etc.

“(Firmado). El Capitán, A. NAVARRO.—El Contador, G. Vélez.”

Pero aunque no existiera la prueba de la práctica autorizada de los recibos dados por el Contador á nombre del Capitán ; aunque no existiera la ratificación del que ahora es materia de este litigio, el Capitán responsable de la custodia y devolución de las encomiendas se encontraría, por toda su conducta y todos sus actos, con relación á este negocio, en el caso del párrafo final del artículo 1506 del Código Civil, que dice :

“Constituyen aceptación tácita los actos que sólo hubieran podido ejecutarse en virtud del contrato.”

¿ Por qué hace constar el Capitán en el Diario de navegación el recibo de ese correo, si él no lo ha recibido ? ¿ Por qué

cuenta diariamente unas cajas que no hacen parte de la carga, que no han entrado allí ni bajo conocimiento de embarque ni bajo planilla de encomiendas? ¿Por qué hace constar en ese mismo Diario (día 30) la pérdida de la caja, y que inmediatamente se había dado el denuncia del caso á la autoridad?

¿Podía ignorar el Capitán, puede hacérsele creer á alguien que tenga sentido común, que el Capitán ignoraba que habían entrado, que iban á bordo del buque las encomiendas y el Mensajero del correo nacional? ¿Puede hacérsele creer á alguien que él ignorara que esas 22 cajas que él tenía la curiosidad de contar diariamente, menos en el penúltimo día del viaje, en que por olvido ó distracción no lo hizo, constituían las encomiendas del correo nacional, que él tenía obligación de recibir, custodiar, y entregar? ¿Puede hacérsele creer á alguien que el Contador del buque no le hubiera dado cuenta al Capitán del recibo de esas encomiendas? Si se constituyó, si se efectuó, si se consumó el hecho, el *facto* que apareja la responsabilidad, que es el de haberse recibido, el de haber entrado en mi poder una cosa ajena que yo debo restituir, ¿puede oponerse á esa responsabilidad la excepción de mi propia falta en el cumplimiento de las formalidades con las cuales debió entrar esa cosa en mi poder? De ninguna manera. Por eso el artículo 1603 del Código Civil dice:

“Los contratos deben ejecutarse de buena fe, y por consiguiente, obligan no sólo á lo que en ellos se expresa, sino á todas las cosas que emanan precisamente de la naturaleza de la obligación, ó que por la ley pertenecen á ella.”

La obligación es la obligación, y las fórmulas son las fórmulas. Las fórmulas, ni aun aquellas cuya falta apareja nulidad absoluta, no las ha establecido el derecho, sino para fingir que una cosa no ha sucedido ó para restituir las cosas al estado que tenían antes de incurrirse en la nulidad. Si yo vendo mi caballo á un menor, y sus padres desconocen la venta, la nulidad del contrato no autoriza al menor para quedarse con mi caballo, sino para deshacer el negocio. Curiosa jurisprudencia sería aquella que sacrificara los hechos consumados y consentidos de

que emana la obligación, á la ausencia ó falta de formalidades que no vician la obligación.

Y es tal la abundancia, la fuerza de las pruebas en que mis poderdantes apoyan su derecho, que podrían no existir en estos autos ni la de la práctica autorizada de los recibos dados por el Contador á nombre del Capitán, ni la de la ratificación de ese recibo, ni la del consentimiento ó aceptación tácita, y quedaría en pie la más solemne de todas, la de la confesión. Porque es de primordial importancia en el asunto, hacer constar que la Compañía, lejos de negar que la caja número 15, con su contenido, conforme á la planilla, hubiera sido embarcada á bordo del *Cartagena*, lo confiesa rotundamente en la contestación de la demanda. La demanda de Vengoechea & C.^a afirma, entre los hechos en que se funda, el siguiente :

“ 5.º Que el día 27 de Mayo de 1886, fueron entregadas al Capitán del vapor *Cartagena* 22 cajas cerradas y selladas, por las cuales dio recibo el Contador, señor G. Vélez, á nombre del Capitán.”

El demandado contestó, folio 25, cuaderno 1.º.

“ Niego esta relación (la del número 5.º) si con ella se quiere significar que la entrega de las cajas fue hecha al Capitán, y en cuanto de ella se puede deducir ó inferir que el Capitán recibió ó ordenó recibir dichas cajas.”

No se niega, pues, el hecho de la entrega de la caja á bordo del vapor ; lo que se niega es que el recibo del Contador obligue al Capitán, y por lo mismo á la Compañía, lo cual queda ya dilucidado.

Cae, pues, de lleno sobre la Compañía porteadora, la responsabilidad que le impone el artículo 5.º del contrato de porteamiento, que dice :

“ Art. 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.”

Y sin que sea recurso oratorio, no alcanzo á comprender cómo pueda, por este capítulo de sus defensiones, librarse de ella.

4.^a

Excepción perentoria de pago, fundada en el pago hecho por los aseguradores del valor de la encomienda perdida.

La Compañía no propuso en la contestación de la demanda sino las excepciones perentorias de *no deber*, en virtud de no haberse recibido la caja perdida á bordo del buque con las formalidades del contrato, y la de *prescripción*, en los términos dichos al principio de este alegato ; pero habiendo sabido durante la 2.^a instancia que los aseguradores habían pagado el valor de las barras perdidas, lo cual es cierto, alegó en ella la excepción de pago por subrogación, ó mejor dicho, la de *falta de personería* de los demandantes para cobrar la deuda, por pertenecer yá ese derecho á los aseguradores, fundándose en el artículo 138 de la Ley 57 de 1887, que dice :

“ Cuando el Juez halle justificados los hechos que constituyen una excepción perentoria, puede y debe declararla en la sentencia, aunque no se haya propuesto ni alegado, menos la de prescripción, que en todo caso deberá proponerse y alegarse.”

Lo primero que hay que observar es que el hecho alegado no constituye excepción perentoria, al tenor de toda jurisprudencia y del artículo 139 de la misma ley, que dice :

“ Constituye excepción perentoria todo hecho en virtud del cual las leyes desconocen la existencia de la obligación, ó la declaran extinguida si alguna vez existió.”

¿Y qué estudiante de derecho ignora que la subrogación, como lo dicen todos los expositores del derecho (Eseriche, gran Diccionario de Legislación, pág. 1,547) ; y aunque no lo dijeran, como lo dice el Diccionario de la lengua, no extingue la obligación, sino que simplemente la traspasa, transporta ó transfiere á favor de otro acreedor ? El pago que extingue para cada deudor su obligación es el suyo propio, no el ajeno. Cuando por la convención, la agencia oficiosa de negocios, ó la ley, un tercero paga por mí, yo no he extinguido mi obligación, no he hecho sino mudar de acreedor : esto es elemental, rudimentario.

Niego, pues, al demandado el derecho de alegar dicha excepción, y sin duda fue por esto por lo que el Tribunal de Bolívar no se ocupó de ella.

Y esto está de acuerdo con el derecho y con la moral. Los jueces no están constituidos para embrollar los pleitos, sino para juzgarlos, para decidirlos pronta y justamente. ¿ Con qué objeto dejaría la Corte de fallar en el fondo de este litigio, decidiendo si la Compañía es ó nó responsable del valor de la encomienda perdida, para volver á comenzar el mismo idéntico pleito con los aseguradores ?

Pero voy á demostrar que no es cierto que en el caso que nos ocupa, la ley haga tal traspaso ó tal subrogación.

No olvidemos la naturaleza jurídica del pacto en que pretende apoyarse la excepción. El seguro es un contrato esencialmente mercantil: ningún Código Civil se ocupa de él; y como se trata del seguro de un caudal transportado por los correos nacionales, y perdido sobre las aguas del río Magdalena, la única legislación aplicable al caso es la legislación nacional, es decir, el Código de Comercio marítimo de 1870, extendido á la navegación fluvial por el artículo 2.º de la Ley 35 de 1875.

Y conforme á esta legislación, niego absoluta, rotundamente que los porteadores puedan alegar, ora sea la excepción de falta de personería en los cargadores, ó la de pago por subrogación, fundada en el de los aseguradores que hicieron el pago de los objetos perdidos; porque niego que esa legislación establezca la subrogación de los derechos de los asegurados para repetir de los porteadores los daños que hayan padecido los efectos asegurados.

Es cierto que el artículo 409 de dicho Código dice :

“Las disposiciones sobre seguros de las leyes civiles ó comerciales de cada Estado, son aplicables á los seguros marítimos, salvo los casos exceptuados en el presente título.”

Pero el 411 nos explica á continuación cuáles son esas leyes de los Estados que se incorporan en el Título de los seguros de la ley nacional :

“Art. 411. Fuera de las cosas expresadas en la legislación particular del Estado en donde se celebre y haya de cumplirse el contrato, no pueden ser asegurados, etc. etc.”

¿ Y en cuál Estado de la Unión Colombiana se celebró el contrato de seguro de las barras perdidas, materia de este litigio ?

En ninguno.

Se celebró desde Medellín, como pudo haberse celebrado desde Cantón, en Londres, bajo la póliza de seguros de Shloss Brothers, de Londres, como se celebra en Nueva York, Londres ó París el contrato de seguro de vida en una casa extranjera, aunque el asegurado esté en Bogotá ; tan cierto, como que si los aseguradores de las barras se hubieran denegado á pagar no habría sido en Medellín ni en Barranquilla, sino en Londres, donde habría habido que demandarlos. Naturalmente, para reclamar el seguro de transporte hay que practicar pruebas en el lugar donde la pérdida se efectuó, como hay que practicar pruebas en el domicilio del asegurado de vida para reclamar su pago.

Por tanto, es, en mi concepto, completamente exótica la cita que, para apoyar la excepción, se hace del artículo 382 del Código de Comercio de Bolívar, que dice :

“ Los aseguradores se subrogan en los derechos de los asegurados, para repetir de los conductores los daños que hayan padecido los efectos asegurados, de que ellos sean responsables, con arreglo á las disposiciones de la Sección 4.ª, Título 3.º, Libro 1.º de este Código.”

Y si se me contestara diciendo, que en un caso de esta naturaleza, tratándose de un contrato del fuero internacional, que se celebre en un país para producir sus efectos en otro, cada país somete á su imperio, por la *lex loci domicilii* y por la *lex loci contractus*, los efectos del contrato que caen bajo su jurisdicción, contestaría sin miedo que sí, y que así como el pago del seguro reclamado en Londres está sometido á las leyes inglesas, la legislación colombiana puede disponer de los derechos de los asegurados, que deban hacerse efectivos en territorio colombiano ; pero agregaría que entonces, aun admitiendo la exequibilidad del artículo 382 del Código de Comercio de Bolívar, el distinguido abogado de la Compañía del Dique da á su significado una extensión que no tiene.

La subrogación es de dos clases, como explican los Comentadores : se subroga uno en las obligaciones de un deudor

ó se subroga en los derechos de un acreedor. En el primer caso, la ley me impone sólo obligaciones que debo cumplir; en el segundo me confiere derechos, que puedo ó no ejercitar, y que puedo ejercitar como á bien tenga, por todos los medios lícitos permitidos por la ley. Por eso decía Don Alfonso el Sabio con tanta razón en las leyes de Partida: “que para entender las leyes era preciso partir del entendimiento de ellas.” Si yo me encuentro, por la convención ó la ley, subrogado en las obligaciones de un dendor, tengo primero que cumplir la obligación para adquirir los derechos que la subrogación me confiera; pero si por la convención ó la ley me encuentro subrogado en los derechos de un acreedor, se incurriría en verdadera antinomia, en verdadera contradicción en los términos, si se sostuviera que tengo la obligación de ejercitarlos. Si mañana pago yo á X, sin estrépito de causa, una obligación de 1,000 pesos que he firmado como fiador solidario de N, la ley me subroga en los derechos del acreedor; pero ¿qué disposición legal me prohíbe entenderme con X y decirle: “no quiero, ó no puedo, ó no me conviene, por cualquier motivo, cobrar personalmente esa obligación; la dejo vigente en poder de usted para que usted la cobre y me restituya el dinero cuando lo haya hecho efectivo?” La convención por la cual yo no he exigido el endoso del pagaré, y en virtud de la cual lo cobra X de N, es un asunto privado entre X y yo, en que ningún derecho tiene de mezclarse N, que no ha extinguido su obligación mediante pago.

Pues eso precisamente es lo que ha sucedido en el presente caso: que los aseguradores, como puede verse por la correspondencia que obra á fojas 19 del 4.º y 21 del cuaderno 5.º han encomendado el negocio á los asegurados; con la circunstancia de que no era potestativa de éstos hacerlo ó no hacerlo, sino que están obligados á proseguir este juicio de conformidad con lo ordenado en el artículo 680 del Código de Comercio, que dice:

“Art. 680. El asegurado está obligado:

“4.º A tomar todas las providencias necesarias para salvar ó recobrar la cosa asegurada, ó para conservar sus restos.”

Pero no considerándose el inteligente abogado de la Compañía del Dique bien firme, bien afianzado en los estribos sobre el artículo 382 del Código Bolivareense, llama en su auxilio las disposiciones del Capítulo 8.º, Título 14, Libro 4.º del Código Civil; pero todo en ellas le es contrario, desde el Título que dice: “Del pago *con* subrogación, y no ‘Del pago *por* subrogación.” El primero significa el pago que yo hago para adquirir los derechos de la subrogación. El segundo significaría el pago *que otro ha hecho por mí* subrogándose en los derechos de mi acreedor.

Sostiene el abogado de la Compañía que el caso se encuentra comprendido en el 3.º del artículo 1668 del Código Civil, que dice:

“Art. 1668. Se efectúa la subrogación por el ministerio de la ley, y aun contra la voluntad del acreedor, en todos los casos señalados por las leyes y especialmente á beneficio,

“3.º Del que paga una deuda á que se halla obligado solidaria ó subsidiariamente.”

Pero para probar que los asegurados no son deudores *subsidiarios* de la obligación contraída por la Compañía de navegación del Dique y río Magdalena, como porteadora de los correos nacionales, basta consultar el Diccionario de la lengua para conocer el significado de aquel vocablo.

Subsidiario viene de subsidio, del latín *subsidiarius*, y significa socorro, auxilio que alguien envía en ayuda de otro, y en jurisprudencia significa la obligación que acrece ó accede á la principal, pero por convención, por contrato entre el auxiliado y el auxiliador, entre el deudor principal y el accesorio ó subsidiario. Pero llamar á un extraño que no ha tratado conmigo, aunque haya tratado sobre el mismo asunto con mi acreedor, llamarlo yo deudor subsidiario mío, eso no se ha oído, no se ha visto jamás!!

En las obligaciones solidarias ó subsidiarias lo único que hay vario ó diverso es la persona de los codendores; pero la obligación á que concurren ó acceden debe ser una misma, una é indivisible. Pero el seguro es un contrato completamente diferente é independiente del de acarreo ó transporte, que sólo

produce derechos y obligaciones entre el asegurador y el asegurado, que en nada liga al asegurador y al porteador. Ni para el pago del flete de la nave, en caso de pérdida total de la mercancía por naufragio, apresamiento ó saqueo, concede el derecho marítimo, derecho al fletante para ser pagado del flete con el valor del seguro. Pardessus, la más alta, la más respetable autoridad en derecho mercantil, el expositor, el comentador por excelencia de este derecho, tratando el caso se expresa así en la página 166 del tomo III, edición de 1821 :

“ Nous ne croyons pas que la circonstance que les marchandises péries eussent été assurées pût avoir une influence sur le paiement du fret. L'assurance intervenue est un contrat tout-à-fait indépendant de la charte-partie; c'est une garantie particulière que l'affreteur s'est procurée moyennant une indemnité qu'il a promise.”

CONCLUSION

Si se tratara de un negocio de menor cuantía, todos veríamos claro ; pero desde el momento en que la traviesa es de cinco mil quinientas cuarenta y seis libras esterlinas, que valen en papel, con sus intereses, más de sesenta mil pesos, la razón sobrecogida duda, el criterio vacila : tan respetable así es DON DINERO.

Si un pobre campesino viene y nos dice : “ Señor, yo tenía un contrato escrito con un carretero para que me transportara de Facatativá á Bogotá las cargas de papa que envió semanalmente al último mercado. Debía guardarlas y transportarlas en carros cerrados con llave, y en vez de hacerlo así, por negligencia, por descuido, por pereza, por excesiva confianza en la probidad de las gentes, las transporta en carros abiertos, que deja abandonados en mitad del camino. ¿ Deberá pagarme el valor de una carga de papas que le robaron en la última remesa ? ” Si alguien nos hace esta consulta nos reiríamos de él ; pero si la carga perdida vale £ 5,546, entonces se escribirán, como en este proceso, 1,400 páginas para resolverla. Poderoso caballero es DON DINERO.

Por respeto al Supremo Tribunal de casación del país ; por decoro de la profesión, y porque las partes no creen que se defienden bien sus derechos, si no se producen extensos y eruditos alegatos, me he visto obligado á dar á éste la tolerable extensión que tiene ; pero he podido limitarme á plantear el litigio en muy sencillos términos, así :

“ La Compañía de navegación del Dique y río Magdalena, porteadora de los correos nacionales, está obligada, por contrato solemne, á transportar los caudales que el Gobierno le confía, con estas precauciones : debe cruzar ó liar con fuer-

tes cuerdas, sellando sus extremidades, cada una de las cajas que recibe, á medida que las va recibiendo. Recibió las del correo de Mayo de 1886, y no las lió ni selló. Debía guardarlas en un compartimiento separado del buque, cuya llave mantendría el Capitán, y por no tener este compartimiento, como así lo confiesa, ó porque no quiso hacerlo, dejó las cajas botadas en el salón de pasajeros. Una de esas cajas se perdió. ¿Deberá pagarla?”

Que se juzgue el pleito por las leyes que la Compañía elija, por las nacionales, por las de Antioquia, por las de Bolívar, por las del último país del mundo, su causa está perdida y su condenación es infalible.

Pero esta condenación será únicamente en fuerza del cumplimiento del deber *y para honra del país en el extranjero*. A este propósito me es grato transcribir aquí lo que magistralmente decía mi poderdante el señor Emiliano Vengoechea en una de sus publicaciones :

“Nadie acusa á la Compañía de que sea ella de algún modo responsable de la sustracción de la caja. Su responsabilidad legal y moral viene de que sus empleados descuidaron ú olvidaron cuidar bien los intereses confiados en sus manos.

“Doloroso debe ser pagar lo que no nos hemos apropiado; pero no hay ningún texto de Moral que enseñe á no cumplir un deber cuando esto nos cause dolor; por el contrario, la Moral nos dice que mientras mayor es la pena que nos cause el cumplimiento de un deber, más grande aparece á nuestros ojos el mérito del que lo cumple.”

POST SCRIPTUM

Son tantos los recursos de dialéctica, tantas las alegaciones que su fecundo ingenio sugiere al distinguido abogado de la Compañía del Dique para defender su causa, tal el espejismo de razonamientos que forma, tantos los partidos que saca para confundir los hechos, ya de la doble numeración de la caja—13, sobre el forro de costal, 15 sobre la tapa de madera,—ya del cambio de Mensajero, ora de la posibilidad de que la caja per-

dida hubiera quedado en Calamar para ser remitida á Cartagena, aunque en Cartagena no parecieron más ni menos cajas, ni distintas de las que debían llegar, etc. etc., que para examinar y rebatir estas distintas afirmaciones é hipótesis, debería haber escrito un capítulo final de este alegato con el título de *Consideraciones Varias*, pero lo reservo para los alegatos en estrados, conformándome al precepto de Boileau que dice :

“Qui ne sait se borner ne sait jamais écrire.”
El que no sabe concretarse no sabe escribir.

ANÍBAL GALINDO.

Bogotá, 27 de Agosto de 1889.

UNIVERSIDAD

EAFIT®

Sala de Patrimonio Documental

APENDICE

En el alegato presentado en el recurso de los señores Fernando Restrepo é hijos se han aducido, además, las siguientes consideraciones:

En el Capítulo de la

CALIFICACIÓN LEGAL DEL CONTRATO

Se dice:

Las encomiendas son carga en la acepción castiza de la palabra, porque se cargan en el buque, pero no en la acepción legal del vocablo, porque la carga procede de fletamento total ó parcial de la nave, que yá hemos visto no existe, y se comprueba con el conocimiento y el sobordo. ¿Ha intentado la Compañía comprobar, se ha atrevido siquiera á decir que las encomiendas se incluían en estos documentos?

En el Capítulo relativo á la

EXCEPCIÓN PERENTORIA DE NO DEBER, ETC.

Se dice:

Todas las suposiciones, todas las hipótesis construídas por el abogado de la Compañía, sobre que la caja perdida pudo haber sido cambiada desde Medellín, ó en el camino de Medellín

á Puerto Berrío, y no contener yá cuando entró al buque sino barras de plomo, son completamente impertinentes. El contrato de conducción es muy sabio : él no constituye los buques en oficinas de recuento ó reempaque ; todo lo que el Capitán tiene que hacer es devolver, á la terminación del viaje, los mismos objetos materiales que recibió, por número, peso y sello, para lo cual debe cruzarlos, ó liarlos y sellarlos, contengan lo que contuvieren. Si no lo hace así, entonces naturalmente debe responder del contenido y valor declarados del bulto que deja de entregar, conforme á la planilla.

¿ Dónde está la caja número 15 ?

Esta pregunta se cierra como un anillo de acero sobre el crédito y la bolsa de la Compañía del Dique.

La palabra Capitán se usa en el lenguaje común y en el jurídico como nombre genérico que designa al representante del naviero ó del fletante ; pero como no hay un servicio en que la disciplina, el orden y la separación de ocupaciones, estén mejor establecidas que en el gobierno de una nave, la palabra Capitán, según el caso, puede descender hasta al cocinero, si se trata de la alimentación de los pasajeros.

Por eso vemos que aunque todos los Códigos de Comercio mandan (artículo 240 del nuestro) que los conocimientos sean firmados por el Capitán, en la práctica firman los Contadores. Así lo acostumbra la Compañía del Dique y todas las otras compañías de navegación del Magdalena, como se comprueba con los documentos que corren de fojas 144 á 175, cuaderno C ; y del mismo modo proceden las grandes Compañías de navegación trasatlántica, la inglesa y la francesa). *Pour le Capitaine. For the Captain* (folios 176 y 177, cuaderno C).

.....

Aunque no se trasladó á este proceso la copia del Diario de navegación del vapor *Cartagena*, que obra en los autos de la otra demanda, al folio 101 vuelto, cuaderno A, en el cual ratifica el Capitán, bajo su firma, el embarque del correo de encomiendas del 27 de Mayo, en Puerto Berrío ; como, aunque estos juicios no estén acumulados, la Corte tiene que pronunciar en ellos la misma sentencia, le será moralmente imposible prescindir aquí de aquella prueba.

Pero si se omitió copiar en este proceso la parte correspondiente del Diario de navegación, figuran en él dos pruebas mucho más importantes, relativas al asentimiento que la Compañía ó sus empleados han dado á la responsabilidad que le aparea la pérdida de la encomienda, origen de este litigio. Ellas consisten en la comparación que la Corte debe hacer entre la declaración espontánea, rendida el 31 de Mayo ante el Alcalde de Barranquilla, por el Contador que firmó el recibo de las encomiendas, señor G. Vélez, pariente inmediato del Gerente de la Compañía, señor Pedro Vélez, con su ratificación yá en Cartagena, y en la atenta lectura de las cartas dirigidas por el Agente de la Compañía, señor Fred. Stacey, al señor Alejandro Noguera, proponiendo un acomodamiento para el pago de las barras. Dicen así:

Declaración del señor Vélez ante el Alcalde de Barranquilla.

“1.º ¿ A usted le consta de una manera evidente que en Puerto Berrío se embarcaron veintidós cajas de oro y plata, de las cuales se perdió una que estaba marcada con el número 13 ?

“Contestó.—Me consta porque yo fuí el que, como Contador, recibí las veintidós cajas de oro y plata en Puerto Berrío, de las cuales se desapareció la que estaba marcada con el número 13.

“2.º ¿ Dónde echaron de menos la caja en referencia ?

“Contestó.—En el puerto de aquí.

“3.º ¿ Sabe usted quién ó quiénes sean autores del hurto de la caja en referencia ?

“Contestó.—No sé quién ó quiénes sean autores del hurto de dicha caja.” (Folio 59, cuaderno C).

Su ratificación yá en Cartagena.

“Al primer punto :—Que cuando declaró ante el señor Alcalde de Barranquilla que le constaba que en Puerto Berrío se habían embarcado veintidós cajas de oro y plata, de las cuales desapareció una en Barranquilla, lo dijo porque se lo oyó al

Mensajero, no porque el exponente las hubiese visto abiertas ni las hubiese llenado, ni las hubiese pesado, y dijo que había desaparecido una marcada con el número (13), porque esa era la que buscaba el Mensajero, cuando notó la falta de la caja al hacer la entrega al oficial de encomiendas de la Agencia Postal de Barranquilla, no porque el exponente las hubiese recibido con expresión de número, marcas, peso ni contenido.

“Al segundo punto dijo:—Que es cierto que al firmar el recibo de las veintidós cajas, sin expresar numeración, marca, peso, ni contenido, puso en la ante-firma las palabras: Por el Capitán—pero el Capitán no estuvo presente cuando el exponente recibió las cajas, porque el Mensajero le dijo que las recibiera en tierra. Que en esta forma y con estas explicaciones, es verdad lo que declaró ante el Alcalde de Barranquilla. En este estado, el testigo manifestó que aunque en la copia de la declaración que rindió ante el Alcalde de Barranquilla se dice que es mayor de edad, quizá por ligereza del Secretario del Alcalde, no tiene más que veinte años, como ha declarado.” (Folios 62 á 63, cuaderno C).

Cartas del señor Stacey.

“Cartagena, Marzo 12 de 1887. (R)

“Señor Alejandro Noguera. --Barranquilla.

“Mi querido señor Noguera:

“El señor Don Pedro Vélez me suplica averiguar cuáles sean las mejores condiciones que usted le pueda ofrecer para el pago del valor de la caja de oro.

“Yo espero que usted será tan liberal como posible sea, pues es una gran pérdida la que sufre Don Pedro, y lo pondría en grandes apuros para pagar. Con finos recuerdos, soy siempre atento S. S.

“(Firmado) FRED. STACEY.”

“Cartagena, Marzo 12 de 1887.

“Señor Doctor Sojo.

“A mi llegada aquí ayer, me he sentido muy contrariado por no poder informar á Don Pedro Vélez de las favorables condiciones que los señores Fergusson, Noguera & C.^a, y Vengoechea & C.^a, tuviesen á bien para acceder en el ajuste del oro robado.

“Ruego á usted vea á esos caballeros y excitarlos para que concedan el mayor término posible para el arreglo de las barras.

“Es una grave pérdida la que él sufre, y no es una suma fácil de cubrir.

“Usted me ayudará y estoy seguro en obtener lo que solicito; para que los pagos por instalamentos mensuales ó por trimestres, sean lo menos gravoso posible.

“Advierta á mi hijo Federico de las condiciones sobre las cuales tiene que informar al señor Vélez, haciéndolo por escrito.

“Créame sinceramente su atento S. S.,

“(Firmado) FRED. STACEY.

“Es fiel traducción. *E. G. de Castro.*”

(Folios 121, 122, 129 y 130, cuaderno C).

ANÍBAL GALINDO.

Sala de Patrimonio Documental

BIBLIOTECA

Universidad EAFIT



100063241

UNIVERSIDAD

EAFFIT



Sala de Patrimonio Documental

