

Decisión No. 78
LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA
en nombre de
H. G. Venable,
reclamante,
vs.
LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

Registro No. 603.

Opinión dictada en 8 de julio de 1927.

Abogados:

Por México: *E. Martínez Sobral,* Sub-Agente.

Por Estados Unidos: *Bert L. Hunt.*

COMISIONADO PRESIDENTE VAN VOLLENHOVEN

1. Esta reclamación se presenta por los Estados Unidos de América en nombre de H.G. Venable, ciudadano americano. El 18 de abril de 1921, una compañía de la cual Venable era Presidente había celebrado, juntamente con una compañía de la que era Presidente el llamado E.S. Burrowes, un contrato con la Illinois Central Railroad Company en Chicago, Illinois, Estados Unidos de América, para el alquiler de algunas locomotoras que debían ser usadas por ellos en México, y unos pocos días antes, el día 13 de abril de 1921, Burrows, en su capacidad personal, había celebrado otro contrato con los Ferrocarriles Nacionales de México por el que se le permitía el uso de las ferrovías mexicanas con esas locomotoras. Cerca del 20 de abril de 1921, fueron entregadas cuatro locomotoras y entraron a México en mayo. El día 22 de julio de 1921, sin embargo, la Central Company, según su contrato, pidió la devolución de las cuatro locomotoras; en caso de falta de cumplimiento ya la compañía Burrowes o ya la de Venable — a elección que podía hacer la Central Company a su arbitrio — quedan sujetas a una pena elevada. Cuando, por esta razón, Venable trató de que las locomotoras dejaran México, un superintendente del ferrocarril mexicano, llamado C.C. Rochín, intervino, a petición de Burrowes, por un telegrama de fecha 3 de septiembre de 1921, que prohibía a su personal ferroviario que esas locomotoras y otras diez más

dejaran el territorio mexicano; y entre el 3 y 7 de septiembre, inclusive, de 1921, las cuatro locomotoras fueron embargadas varias veces por el tribunal de Monterrey, Nuevo León, México, por deudas líquidas de la compañía Burrowes. El 17 de septiembre de 1921, la compañía Burrowes fué declarada en quiebra a petición de Venable, acumulándose los embargos en beneficio de los procedimientos de la quiebra. Repetidas peticiones hechas por Venable no lograron la entrada de las locomotoras; por el contrario, fueron retenidas en el patio del Ferrocarril en Monterrey, donde, después de algunos meses, tres de ellas aparecieron privadas de tantas de sus partes esenciales que quedaron prácticamente inútiles. Antes de estos sucesos, el 21 de agosto de 1921, una de las cuatro locomotoras había perecido en una colisión de la cual México es responsable, según se alega. Finalmente, dado que Venable tuvo que indemnizar por el valor de \$154,340.10 dólares a la National Surety Company quien había asegurado a la Central Company contra pérdidas, y dado que había incurrido en otros gastos en conexión con los hechos que constituyen la base de esta reclamación, los Estados Unidos alegan que México es responsable de la suma de \$184,334.84 dólares, con sus intereses, basada en responsabilidad directa por la injusticia de Rochín, en responsabilidad directa por la causa de que tres locomotoras fueron destruídas en los patios del ferrocarril, y en responsabilidad directa porque una locomotora fué destruída en una colisión.

2. Por lo que respecta a la nacionalidad de la reclamación, que ha sido objetada, debe hacerse referencia a los principios asentados en el párrafo 3 de la opinión de la Comisión en el caso de William A. Parker (Registro No. 127), dada el día 31 de marzo de 1926. Básandose en el expediente, la Comisión tiene que mantener que el reclamante fué por nacimiento, y ha continuado siendo, un nacional americano.

3. Con el objeto de analizar con éxito los hechos de este caso, es indispensable establecer primeramente el contenido de tres contratos. En el primero un contrato de tráfico ferroviario fechado el 13 de abril de 1921 y otorgado, por una parte, por los Ferrocarriles Nacionales de México (bajo administración del gobierno) y, de la otra parte, por Burrowes, por el cual la compañía del ferrocarril se obliga a usar sus vías para el transporte de mercancías de Burrowes y, con este fin, a usar las locomotoras importadas o de otra manera controladas por Burrowes. Por el segundo contrato, de 18 de abril de 1921, la Illinois Central Railroad Company convino en alquilar, para el manejo de fletes que habían de llevarse a cabo en ciertas líneas de los Ferrocarriles Nacionales de México, seis locomotoras, a una combinación de dos compañías, (a) la Burrowes Rapid Transit Company (presidente, Burrowes) y (b) la Merchants Transfer and Storage Company (presidente, Venable). De hecho, como ya se ha dicho, sólo cuatro locomotoras fueron entregadas. El tercer contrato es de la misma fecha, 18 de abril de 1921, entre la Illinois Central Railroad Company, de una parte, y de la otra la compañía Burrowes, la compañía Venable y la National Surety Company, por medio del cual las tres compañías se obligaron separadamente a pagar una pena de . . . \$150,000.00

dólares, en caso de que no se cumpliera o se cumpliera defectuosamente la obligación de devolver las locomotoras objeto del contrato.

4. Alrededor del 20 de abril de 1921, se entregaron cuatro locomotoras por la Central Company a la compañía Burrowes y a la compañía Venable en Nueva Orleans, Louisiana, Estados Unidos de América; y desde la mitad de mayo de 1921 hasta el 22 de julio de 1921, tales locomotoras operaron sin duda en México sin ningún contratiempo o accidente.

Burrows y Venable

5. Antes de examinar los detalles de este caso complicado, parece prudente hacer una observación preliminar. El expediente que está ante la Comisión revela, sin duda, una serie de actos de Burrowes con la intención de perjudicar los negocios de Venable; actos en los que Burrowes creyó ventajoso inmiscuir a las autoridades mexicanas, ya sea con culpa o sin culpa de éstas. El expediente, sin embargo, no descubre los motivos y las intenciones de Burrowes. Es claro que entre mayo de 1921 y agosto de 1921, se había desarrollado una seria fricción entre los dos hombres ¿Fue Burrowes el primero que intentó medidas contra el otro? Hay algo enteramente enigmático en la posición tomada por la Illinois Central Railroad Company. En 22 de julio de 1921, entregó a la compañía Burrowes un *telegrama* pidiendo la devolución de las cuatro locomotoras *dentro de quince días*, es decir, en o antes de 7 de agosto; pero en el otoño de 1921, cuando se le dió aviso de que podía recibir estas locomotoras de Monterrey con el sólo requisito de pedir las al Juzgado, declaró que no tenía interés en obrar de esa manera; y aun en una fecha tan lejana como la primera parte de noviembre de 1921, no mostró ninguna ansiedad para obtenerlas. Parece, por lo tanto, no ser improbable que la Central Company no haya pedido las locomotoras (en julio de 1921) por su propia iniciativa y por su propio deseo, sino instigada por alguna otra persona. Las locomotoras eran indispensables para el negocio privado de fletes y transportes que Burrowes tenía en México; en un telegrama de 29 de agosto de 1921, Burrowes alegaba: "Rapid Transit, reventada por la acción de Venable y de Waldrop" (Waldrop era el vice-Presidente tanto de la compañía Burrowes como de la compañía Venable); y es claro, según el expediente, que más tarde, en agosto, Venable estaba tratando de hacer que las locomotoras se volvieran a los Estados Unidos sin consultar a Burrowes o sin informarlo. De la misma manera podría decirse que los procedimientos ejecutivos y los embargos instigados por Burrowes en México, contra su propia sociedad, puedan haber sido la reacción contra la petición de Venable de que se hiciera una liquidación judicial (*receivership*) ante el tribunal de Texas. Esto significa que esta Comisión no tiene que considerar — ni según el expediente podría hacerlo aun con conocimiento de los hechos — si Venable está justificado a quejarse de la actitud de Burrowes o si Burrowes tendría justificación para quejarse de Venable. La Comisión debe eliminar todas las consideraciones de aprobación o desaprobación moral de todo cuanto cualquiera de los dos ciudadanos americanos proyectaron o hi-

cieron, y debe limitarse a inquirir si Burrowes, en el curso de la ejecución de su plan, indujo a las autoridades mexicanas o a otras personas obrando por México, a hacer actos que resultaran en injusticia hacia un ciudadano americano, o si estas autoridades hicieron tal cosa espontáneamente.

Telegrama de Rochín

6. La primera cuestión ante la Comisión es la concerniente al telegrama de Rochín de 3 de septiembre de 1921; a saber, si él estaba obligado o facultado para evitarlo. Fué argüido por México ante la Comisión, por un lado, que Rochín, al enviar tal telegrama tenía la mira de salvaguardar los intereses y derechos de los Ferrocarriles Nacionales de México; que obró así de acuerdo con las disposiciones del contrato de tráfico de 13 de abril de 1921; y que al obrar así, ejecutó un *derecho* y no un deber. Por otra parte, sin embargo, se alega por México, que Rochín había obrado meramente por instrucciones del propietario de las locomotoras o del hombre que podía considerarse como tal propietario (Burrowes), que él solamente trataba de salvaguardar intereses y derechos de este ciudadano americano particular, y que era su *deber* hacer tal cosa, puesto que una repulsa de su parte hubiera significado una interferencia en los negocios privados de Burrowes, igual a la que resultó de su acción. No se ha alegado que Rochín obrara de acuerdo con la disposición de emergencia del art. XXI del contrato de tráfico, ni que haya obrado en conexión con los permisos de exportación temporal concedidos a la compañía Burrowes por México.

7. Parece insostenible que Rochín al enviar su telegrama, obrara de acuerdo con los artículos VI y VII del contrato, que disponen que ninguno de los carros de Burrowes podría ser arrastrado o redespachado hasta que fueran liquidados los valores de los fletes que pudieran ser debidos a los Ferrocarriles Nacionales de México. Si este hubiera sido el motivo de su acción, la prueba hubiera mostrado sin duda: (a) que él tenía conocimiento personal de la existencia de recibos insolutos por una suma de alguna importancia, (b) que la orden tenía por objeto el impedir "el arrastre o re-despacho" de los carros, (c) que la orden debía ser cancelada una vez hecho el pago de los dichos recibos, y (d) que, una vez declarada en quiebra la Burrowes Rapid Transit Company, él (Rochín) se hubiera unido a los otros acreedores y presentado su crédito. De ninguna de estas contingencias hay prueba y ni siquiera probabilidad. Por lo que toca a la falta de pago de recibos vencidos, no hay nada en el expediente, excepto una declaración de un tal Toussaint, de 2 de septiembre de 1921, al ayudante de Rochín, llamado Carpio, al efecto de que la compañía Burrowes estaba a la orilla de la quiebra, que le aconsejaba proteger los intereses de los Ferrocarriles Nacionales con respecto a fletes no pagados, y que él ignoraba la cantidad debida. Una declaración hecha por Venable al Juzgado del Distrito en Laredo, Texas, Estados Unidos de América, el día 10. de septiembre de 1921, al efecto de que Burrowes había cobrado fletes adelantados por artículos transportados por la compañía Burrowes "no pagando los mismos a

las líneas de ferrocarril que cooperaba, como lo debiera haber hecho," no puede haber sido conocida por Rochín el día 3 de septiembre de 1921, y ninguna de las dos cosas contiene los necesarios elementos para una acción gubernamental. En segundo lugar: la orden de Rochín *no* prohibía "que se arrastrara o se redespachara" a los carros sino exclusivamente que no dejaran el territorio mexicano. En tercer lugar: el telegrama *no* establecía que debiera perder sus efectos tan pronto como los recibos fueran pagados, sino que se refiere únicamente a una ulterior autorización por Ocaranza Llano, quien era director general de los Ferrocarriles Nacionales de México y jefe de Rochín en la gerencia de los ferrocarriles. Por último: los Ferrocarriles Nacionales no presentaron ninguna demanda en los procedimientos de quiebra contra la compañía Burrowes sino hasta una época que está comprendida entre 1922 y marzo de 1926, y entonces, por una cantidad de \$12,957.63 pesos mexicanos, por cuyo pago no hubiera sido necesario retener catorce locomotoras. De todo lo que antecede no puede resultar sino una conclusión, a saber, que el telegrama de Rochín no tenía por objeto proteger ninguna reclamación de los Ferrocarriles Nacionales contra la compañía Burrowes.

8. Queda la otra posibilidad: que Rochín haya obrado obediendo instrucciones del hombre que aparentemente controlaba las locomotoras y al cual podía considerar como propietario, por lo cual aún estaba obligado a obedecer esas intrucciones. La prueba ante la Comisión parece hacer improbable esta segunda explicación. Si Rochín hubiera obrado con este propósito, hubiera sido natural que telegraficara "no permita que las locomotoras crucen la frontera a menos que el señor Burrowes lo autorice," pero no lo hizo así sino hasta aproximadamente el 23 de septiembre de 1921, y aún entonces no dijo "Burrowes", sino "el propietario". En lugar de eso, ordenó el día 3 de septiembre que no se liberara a las locomotoras "a menos que el Sr. Ocaranza lo autorizara." Si Rochín hubiera telegrafiado en favor del propietario, hubiera debido haber esperado alguna explicación de Burrowes con relación a la causa porque no podía obrar él mismo, y que se le dijera el nombre del funcionario ferroviario mexicano que desobedecía sus legítimas órdenes, con expresión del motivo de la desobediencia. En lugar de eso, la carta de Toussaint de 2 de septiembre de 1921, establece solamente que la oficina de la compañía Burrowes, en México, había sido la víctima de algunos fraudes, que no se revelan, por parte de sus gerentes en la frontera. Si Rochín hubiera telegrafiado en nombre del propietario, podía haber esperado la producción de alguna prueba de cuáles locomotoras eran de Burrowes o estaban bajo su control; en lugar de eso, no hay nada, excepto una declaración unilateral hecha en la carta de Toussaint de 2 de septiembre de 1921, designando las cuatro locomotoras alquiladas por la Central Company y otras diez locomotoras. Si Rochín hubiera telegrafiado por instrucciones del propietario, debiera haber ordenado solamente una medida que pudiera ordenar el mismo propietario; y no hay duda de que una prohibición para impedir que una propiedad mueble dejara el país, excepto por autorización de un alto funcionario del gobierno (Ocaranza Llano), era un recurso que no podía haber sido apli-

cado por Burrowes mismo. Rochín ciertamente no tenía el deber de acceder a la demanda de Burrowes. No hay ninguna disposición en el contrato, ya sea obligando a los Ferrocarriles Nacionales a obrar por los intereses de la compañía Burrowes (fuera de permitirle el uso de sus vías) o autorizando a los mismos Ferrocarriles Nacionales a aplicar en beneficio de Burrowes cualquier recurso que éste no pudiera aplicar él mismo. Siendo Rochín un funcionario en una posición importante y de responsabilidad, debía haber entendido, aun suponiendo que no estuviera informado de la intención de Burrowes, que podía ser peligroso para él obrar como lo hizo sin haber obtenido suficiente información sobre las razones de la demanda de Burrowes, que era la primera vista inexplicable; esto tanto más cuanto que se le avisaba que Burrowes estaba a la orilla de ser declarado en quiebra (y ciertamente, si no la quiebra sí la liquidación judicial, "receivership," había sido declarada el día 1o. de septiembre de 1921), y debía haber comprendido la incertidumbre de los derechos de Burrowes para disponer de sus efectos en la época en que ocurrió a Rochín. Si Burrowes hubiera teleografiado algún día a Rochín "disponga que catorce locomotoras, en que mi compañía está interesada, dejan inmediatamente México, ¿puede pensarse que Rochín hubiera usado su poder oficial, para obedecer este mandato o que hubiera dejado el negocio completamente a la actividad y responsabilidad del mismo Burrowes?"

9. Es cierto que, según el contrato, Rochín no estaba obligado a considerar otros derechos contractuales americanos que aquéllos del negocio privado de transportes de Burrowes. Pero obrando fuera del contrato, debería haberse cuidado de no violar otros derechos contractuales de algún nacional o extranjero. Si obrando sin derecho ni autorización perjudicó cualesquiera de tales derechos contractuales, — en el presente caso los de Venable — su inadvertencia sobre la existencia de éstos no excluiría ni disminuiría la responsabilidad de México por lo que hizo ilegalmente este funcionario de los Ferrocarriles Nacionales (bajo el control del Gobierno). La responsabilidad directa por actos de funcionarios ejecutivos no depende de la existencia, de su parte, de circunstancias agravantes tales como un agravio, una negligencia voluntaria de obligaciones etc.

10. ¿Cuál fué el daño causado por el telegrama de Rochín? Conectado con los acontecimientos subsecuentes, su telegrama puede haber sido la causa de toda la calamidad sufrida por el reclamante con relación a las tres locomotoras que estaban en buena condición el 3 de septiembre de 1921, y de parte de la calamidad sufrida con respecto a la cuarta locomotora, la cual había sufrido una colisión en el mes de agosto; aunque hay incertidumbre con respecto a dónde se encontraban las tres locomotoras el día 3 de septiembre y sobre si ellas pudieran o no haber estado en territorio mexicano cuando el Juzgado llevó a cabo el embargo, aun sin el telegrama de Rochín. Sin embargo, es claro que sólo pueden considerarse como pérdidas y daños causados por Rochín, lo que son resultado inmediato y directo de su telegrama. Véase la sentencia del caso *Lacaze*, entre Argentina y Francia, en virtud del Decreto de 17 de diciembre de 1860 (De Lapradelle et Politis, II, 298), y los párrafos 13 y 14 de la

primera opinión en el caso *Francisco Mallén*, Registro No. 2935. Cada día de retardo en devolver las cuatro locomotoras a la Illinois Central Railroad Company podía haber causado a la Compañía del reclamante una pérdida de \$140.00 y, además de eso, los obstáculos puestos en contra de su devolución después del día 7 de agosto de 1921, pudieron haber dado por resultado que dicha Compañía se viese obligada a pagar los \$150,000.00 estipulados en el contrato, en caso de falta de cumplimiento o cumplimiento inexacto de la obligación de devolver las locomotoras a tiempo y en buenas condiciones. Sin embargo, un elemento de incertidumbre resulta del hecho de que la Illinois Central Railroad Company nunca reclamó ninguna suma de \$140.00 diarios por el período transcurrido después del día 7 de agosto de 1921, no siendo sino hasta el día 15 de noviembre de 1921, después de que habían ocurrido todos los importantes sucesos subsiguientes al telegrama de Rochín, cuando la Central Company reclamó realmente la pena convencional por las cuatro locomotoras. Por lo tanto, es difícil hacer un cálculo preciso respecto al importe en dinero de los daños y perjuicios causados por la acción de Rochín.

Los Procedimientos de Quiebra

11. El segundo problema que está ante la Comisión es el relativo a la actividad del Juzgado de Monterrey, Nuevo León, en sus procedimientos de quiebra en contra de la Compañía Burrowes.

12. El día 22 de julio de 1921 la Central Company había solicitado la devolución de las cuatro locomotoras, solicitud que si se hubiese satisfecho (como era la obligación de Burrowes), con toda seguridad hubiera destruido una parte importante del negocio de transportes de Burrowes. El día 10. de agosto de 1921 la Compañía Burrowes había tomado por su cuenta el negocio similar a la Brennan, Leonard and Whittington Transportation Company, incluyendo el uso de diez locomotoras más. El día 10. de septiembre de 1921, Venable había pedido a la Corte Judicial del Distrito de Texas, No. 49, en Laredo, Texas, el nombramiento de un liquidador (receiver) para la Compañía Burrowes, y esta solicitud había sido concedida el mismo día. En los días 10. y 2 de septiembre de 1921 un tal R.L. Bateman, acreedor de la Compañía Burrowes, solicitó del mencionado Juzgado en Monterrey que embargase las propiedades de la Compañía Burrowes por una cuenta líquida e insoluta. La solicitud de Bateman parece haber sido conveniente para los planes de Burrowes, quien, en lugar de oponerse a ella, reconoció en la primera oportunidad —el día 3 de septiembre de 1921 en la tarde— que él en efecto había suspendido el pago de sus deudas. En el párrafo 5 ha sido tratada la relación existente entre las solicitudes hechas en Laredo y en Monterrey. El día 15 de septiembre de 1921, Venable pidió al Juzgado de Monterrey que declarara la quiebra de la Compañía Burrowes; el Juzgado concedió este pedimento el día 17 de septiembre de 1921, nombrando a un Abogado llamado Leal Isla síndico provisional y a un tal Morales Gómez interventor. Leal era el Abogado en Monterrey de los Ferrocarriles Nacionales de México.

13. Las dificultades legales comenzaron cuando, del 3 al 7 de septiembre de 1921, inclusive, habían sido embargados por el empleado del Juzgado bienes pertenecientes a la Compañía deudora. Según las leyes mexicanas, los acreedores tienen derecho de designar cuáles bienes desean que se embarguen, y el deudor tiene el derecho de presentar objeciones. En el presente caso Burrowes, como Presidente de la Compañía deudora, designó para embargo "toda la negociación por él representada"; por lo cual Bateman, y después de él algunos otros acreedores, pidieron, que fuera de algunos efectos de menor importancia, deberían embargarse de las catorce locomotoras controladas por la Compañía Burrowes, — véase párrafo 7 — ya las cuatro locomotoras alquiladas por la Central Company o ya las tres que no estaban dañadas. El empleado del Juzgado no averiguó si tales efectos eran parte de "la negociación representada" por Burrowes, sino que solamente estableció que Burrowes tenía tres días para objetar dicha ejecución. Burrowes no presentó objeción alguna, sino, por el contrario, solicitó que "los bienes designados por las partes y que se enumeran detalladamente en la anterior diligencia de embargo" fuesen declarados "formalmente embargados". Así lo verificó el Juzgado el día 3 de septiembre de 1921 y en los días subsiguientes. El día 17 de septiembre de 1921 estos varios embargos fueron acumulados al embargo motivado por la quiebra.

14. Al embargar las cuatro locomotoras por las deudas de una Compañía a quien no pertenecían, el empleado del Juzgado puede haber cometido la ligera inadvertencia indicada en el párrafo 13, pero el error fué debido por completo a una declaración inexacta de Burrowes. No puede imputarse al Juzgado falta alguna, y no hubo ciertamente administración defectuosa de justicia que llegase a agravio, mala fé, negligencia voluntaria de una obligación o insuficiencia visible de acción gubernamental (véase el párrafo 4 de la Opinión de la Comisión en el caso Neer, Registro No. 136, dictada el día 15 de octubre de 1926).

15. El actual reclamante, Venable, comenzó entonces sus determinados esfuerzos a fin de liberar estas cuatro locomotoras del embargo. A fin de poder estar representado entre los acreedores y tener derecho a solicitar los procedimientos de quiebra, Venable compró, por consejo de su abogado mexicano, la reclamación de uno de los acreedores de la Compañía, la firma de A. Zambrano e Hijos. México ha argüido que Venable, obrando por consejo de su abogado mexicano, dejó de dar los pasos requeridos por las leyes mexicanas en la forma requerida por éstas, y dió otros pasos que, según las leyes de procedimientos y de quiebra, nunca le habrían llevado a conseguir su objeto. Es muy poco satisfactorio hacer constar que Venable fué víctima o bien de la falta de conocimientos o bien de la falta de dedicación de su abogado; pero México no puede ser considerado responsable sobre esa base. Venable, además, fué víctima del hecho de que la Illinois Central Railroad Company, que pudo haber solicitado con éxito en el Juzgado de Monterrey la entrega de las locomotoras, no quiso proceder de esa manera. (Véase párrafo 5).

16. Cuatro partes de estos procedimientos judiciales se prestarían a crítica. Cuando Venable entabló un juicio en contra del síndico, el Juzgado, en lugar de apegarse a los plazos de ley, aceptó una contestación presentada por este síndico con quince días de retardo. En segundo lugar, el Juez tuvo, en la sala del Juzgado, conversaciones privadas sobre el caso, con Venable, su abogado y el síndico, en las cuales accedió a dar una especie de decisión extraoficial con respecto a la parte autorizada para reclamar la entrega de las locomotoras (la Central Company solamente), pero en las cuales el Juez nunca dijo al reclamante que no estaba procediendo de acuerdo con las formas prescritas por las leyes mexicanas y que allí era donde radicaba su dificultad. Parece que sería más apropiado que un Juez no concediera tales entrevistas, pero puesto que las concede no debería permanecer en silencio sobre un punto de vital importancia, el cual podía haber indicado sin comprometerse. En tercer lugar, se permitió que quedara sin contestación una solicitud que el Juzgado mismo dirigió a la Oficina Mexicana del Registro de la Propiedad con fecha 28 de octubre de 1921, a pesar de que era indispensable tal contestación para la continuación del juicio entablado por Venable en contra del síndico. En cuarto lugar, el Juzgado no hizo cosa alguna para llevar a término los procedimientos de la quiebra, permitió que éstos quedaran en *status quo*, y no ordenó al síndico que rindiera cuentas de sus actos ni de la custodia de los efectos confiados a su cuidado. Del primero de estos cuatro actos objetables no puede decirse que signifique una desviación tan seria que constituya una mala administración de justicia, como se dice al final del párrafo 14. Tampoco puede decirse tal cosa de los actos segundo y tercero. En el párrafo 23 va a ser considerado el cuarto acto. Por lo que toca a los detalles de los procedimientos del Juzgado, me refiero a los párrafos 4 a 13, inclusive, de la Opinión del Comisionado Fernández MacGregor, con respecto a los cuales concuro.

17. Aun suponiendo que la selección de Leal como síndico no haya sido feliz, el Juzgado, ciertamente, no puede, según el expediente, ser vituperado por el hecho de haber escogido para síndico de la quiebra de una compañía que tenía negocios relativos a ferrocarriles, un abogado de la más importante corporación ferrocarrilera. La proposición hecha por Leal el día 4 de octubre de 1921 con relación al alquiler temporal de las locomotoras a uno de los dos solicitantes, ambos ajenos a los Ferrocarriles Nacionales, no puede ser considerada como significando un acto preconcebido con el fin de favorecer los intereses de su corporación ferrocarrilera, y no los de la masa.

18. Desde el momento en que los puntos de las leyes mexicanas que están implicados en el presente caso dependen en gran parte de los conocimientos e integridad de los abogados, no son de esperarse resultados satisfactorios de la administración de justicia si, como se desprende del expediente, aun en centros importantes de la vida mexicana, hay abogados de buen prestigio que no están o no estaban a la altura de las normas usuales. Las leyes que siguen el tipo de la legislación francesa tal como fué adoptada en tiempo de Napoleón, no pueden funcionar bien a menos que los abogados del país en que tales leyes están en vigor correspondan a lo que eran y son los abogados en Francia y en

otros países semejantes, y si una nación no se siente segura de ello, debería conceder por su legislación más amplias facultades a los Jueces, aun en juicios civiles, como se ha hecho en las legislaciones de algunas partes de Asia, donde existía la misma dificultad.

19. La conclusión que se impone es que los procedimientos del Juzgado de Monterrey, a pesar de que presentan un cuadro poco atractivo de la forma en que se permitió que las disposiciones legales fueran mal usadas en apoyo de malas intenciones, no muestran una administración defectuosa de justicia que pueda dar fundamento para un tribunal internacional los estigmatice.

La Destrucción de las Tres Locomotoras

20. El día 3 de septiembre de 1921 fueron embargadas por deudas de los Burrowes' Company las cuatro locomotoras, tres de las cuales habían continuado en buenas condiciones de servicio; el día 17 de septiembre fueron acumulados los embargos y las locomotoras se pusieron bajo la custodia de un síndico. Desde el día 3 de septiembre de 1921 hasta que ulteriormente se proveyese en contrario, los dueños y las otras personas particulares interesadas en las locomotoras perdieron toda su autoridad sobre ellas. En el expediente se establece que las locomotoras estuvieron todo el tiempo faltas de cuidado y expuestas a la intemperie; que hasta octubre de 1921 habían sido conservadas en buen estado; pero que antes de junio de 1922 y, particularmente, antes de junio de 1925 eran tantas las partes de importancia esencial que se les habían quitado o se habían echado a perder, que las locomotoras habían quedado reducidas de hecho a la condición de inservibles. La cuestión que se ventila ante la Comisión es si estas circunstancias constituyen un caso por el cual un gobierno deba ser considerado responsable según el Derecho Internacional.

21. No habría habido vacilación en contestar afirmativamente si los efectos hubiesen sido tomados en custodia por funcionarios mexicanos u otras personas "obrando por" México. Ese caso implicaría una responsabilidad directa del Gobierno. La Comisión, en el párrafo 4 de la Opinión sobre el caso *Nick Cibich*, Registro No. 14, sostuvo que habiendo tomado bajo su custodia unos agentes policiacos mexicanos el dinero de un individuo, debían dar cuenta de él y que si no lo hacían la responsabilidad recaería sobre México, fuera de ulteriores complicaciones. La Comisión, en el párrafo 3 de su Opinión sobre el caso *Quintanilla*, Registro No. 582, sostuvo que una vez que un gobierno ha tomado bajo su custodia prisioneros de guerra, rehenes, soldados internados o delincuentes comunes, está obligado a responder por ellos. La Opinión, sobre el caso *Toberman, Mackey & Co.*, Registro No. 17, no tiene relación con el problema presente, ya que se sostuvo que en aquel caso no había existido custodia material de funcionarios aduanales sobre efectos importados. En el caso *Lord Nelson*, presentado ante el Tribunal de Arbitraje Británico-Americano, los Estados Unidos fueron juzgados responsables de la

malversación de fondos que estaban bajo la custodia de un empleado de una Corte Federal. (Nielsen, Report 433-434).

22. Sin embargo, la situación presente es distinta. Cuando un tribunal pone la masa de bienes de una quiebra bajo la custodia de un depositario (en México; de un síndico y de un interventor), hace por una masa de bienes lo mismo que hace por los efectos determinados de un deudor cuando permite al demandante embargarlos, a fin de preservar en beneficio suyo una propiedad sobre la cual puede llevarse a cabo ulteriormente una sentencia futura dictada a su favor. Tales efectos no son tomados bajo custodia por los tribunales mismos; se nombra depositario a un ciudadano particular que actúa en beneficio del demandante, o se nombra al mismo demandante para que funja como depositario. De esta suerte, en varios países, un depositario de quiebra, tal como el síndico mexicano, no puede ser considerado como funcionario o como persona "que obra por" el gobierno; actúa "como representante de los acreedores" (*Ralston, Venezuelan Arbitrations of 1903*, 172). *El Institut de droit international*, en las reglas sobre quiebras que adoptó en el período de sesiones celebrado en Bruselas, en 1902, llamó a las personas semejantes al síndico mexicano "representantes de la masa de bienes" (*les représentants de la masse*; Artículos 4 y 5). El proyecto de convención sobre quiebras, insertado en el protocolo final de la Conferencia de la Haya sobre Derecho Internacional Privado de octubre-noviembre de 1925, en la cual estuvieron presentes las delegaciones de veintidós Estados (incluyendo Gran Bretaña), estableció en su Artículo 4 que el síndico puede tomar todas las medidas para la conservación y administración y puede ejecutar toda acción "como representante del quebrado o de la masa de bienes" (*comme représentant du failli ou de la masse*). Es cierto que la Delegación Británica se retiró de esta Conferencia antes de que se cerrase, pero su retiro no se debió a diferencia alguna de opinión con respecto al carácter del síndico, y, además, en el presente caso el carácter del síndico de la quiebra debe ser considerado a la luz de las leyes mexicanas y no a la de las anglo-sajonas. En los países que tienen legislación sobre quiebras, tal como la que contiene el Código Mexicano, no recae sobre el gobierno la responsabilidad directa de lo que sucede con la masa de bienes del quebrado. En el caso presente esta responsabilidad recae ya sea sobre Familiar, superintendente ferrocarrilero en Monterrey, bajo cuyo cuidado habían sido puestas las locomotoras al ser embargadas y bajo cuyo cuidado habían sido dejadas el día 4 de octubre de 1921 por el síndico Leal; ya sea sobre este síndico nombrado por el Juzgado el día 17 de septiembre de 1921, o bien sobre la combinación de síndico e interventor. Leyes tales como las de México evitan intencionalmente que caiga la pesada carga de estas responsabilidades sobre el personal de los tribunales. Concurro con lo expuesto por el Comisionado Fernández MacGregor en el párrafo 16 de su Opinión, con respecto al problema del carácter del síndico mexicano.

23. A pesar de que la responsabilidad directa por lo que suceda a los efectos embargados no recae sobre los tribunales y sobre el gobierno que ellos representan, debido a que éstos no son sus custodios, sí recae sobre ellos una

pesada responsabilidad indirecta. El Gobierno obliga a los dueños y a las otras personas interesadas en ciertos efectos a dejar el cuidado absoluto de estos efectos en manos de otros; esto impide temporalmente a dichos dueños y demás personas interesadas intervenir en sus bienes; esto les obliga a dejar a los custodios que manejen los bienes tal como ellos lo juzguen legal y conveniente. Aquí, de acuerdo con lo sostenido en el caso *Quintanilla*, un gobierno no puede exculparse con sólo decir que puso los efectos bajo la custodia de alguna persona y que ignora lo que sucedió con ellos. El Juzgado de Monterrey tenía que “proveer a la conservación de la masa de los bienes del quebrado”, y este propósito especial tenía el nombramiento de un síndico provisional y de un interventor (Artículo 1416, Código Mexicano de Comercio de 1889). El Juzgado, por medio del interventor, pudo haber controlado los actos del síndico. El Juzgado, por medio del Agente del Ministerio Público, tenía que vigilar para evitar que se cometieran crímenes. Tenía que ver que los procedimientos de quiebra se llevaran a cabo de una manera regular y fueran llevados a término dentro de un plazo razonable. Parece que el Juzgado de Monterrey no se dió cuenta de ninguno de estos deberes. Cuando todo el mundo podía ver y saber que las tres locomotoras se estaban deteriorando rápidamente por medio de robos cometidos en la forma más descarada y menos excusable, ya que no hubieran podido cometerse sino usando maquinaria de ferrocarril especialmente adaptada a fines tales como el desarme de locomotoras, ningún Agente del Ministerio Público llevó a cabo investigación alguna, no se inició ninguna persecución, no se exigieron cuentas al custodio nombrado por el síndico ni al síndico mismo, y nada se hizo para acelerar los procedimientos de quiebra. Aun si no hubo negligencia voluntaria de esta obligación, sí hubo, indudablemente, insuficiencia de acción gubernamental tan lajana de los patrones internacionales que cualquier persona razonable e imparcial la reconocería inmediatamente. No tiene importancia averiguar si esta insuficiencia procedió de las leyes o de la deficiente aplicación de ellas. El Juzgado de Monterrey no puede alegar inocencia; puesto que obligó a personas particulares a dejar sus propiedades en manos de otras; puesto que permitió a personas desconocidas deteriorar y destruir esta propiedad. Sin haber tomado medida alguna para castigar a los culpables, para obtener una indemnización, para hacer que los custodios fueren destituidos y reemplazados, o para poner término a los procedimientos de la quiebra, con esto hizo al Gobierno de México indirectamente responsable de lo ocurrido. El Juzgado no puede exculparse tampoco, alegando que ningún ciudadano americano se ha dirigido a él solicitando que se investigue sobre tales abusos y que se inicie acción tanto contra de los perpetradores de aquellos crímenes como de los custodios infieles. El hacer tales cosas es parte esencial de un procedimiento gubernamental correcto y no pueden hacerse depender de la iniciativa privada.

24. Las tres locomotoras fueron valuadas de acuerdo con el contrato del 18 de abril de 1921, celebrado entre el Central Company, la compañía Burrowes y la compañía Venable, en \$40,000.00 cada una. Venable se opuso a una proposición hecha por el síndico en el sentido de que se dieran en alquiler las lo-

comotoras (párrafo 17), y el Juzgado nunca lo concedió. Por el hecho de haber permanecido las locomotoras sin usarse en los patios de ferrocarril, aunque hubieran estado bien protegidas, su valor hubiera decrecido un tanto, pues los custodios no estaban obligados a gastar dinero a fin de conservarlas en la mejor condición. Por lo tanto, sería propio considerar la pérdida sufrida a causa de la destrucción de las tres locomotoras tomando al avalúo original de \$37,500.00 cada una, o sea un total de \$112,500.00. En el caso de responsabilidad directa de México, si las locomotoras hubiesen estado bajo su custodia, éste tendría que pagar una indemnización por esta suma, a no ser que lo ocurrido pudiese atribuirse a una calamidad inevitable. En este caso sólo puede hacerse caer sobre México una responsabilidad indirecta. Sin embargo, las locomotoras no fueron destruidas por obra de Dios, sino por actos criminales cometidos por hombres. Los resultados de los actos no fueron secretos u ocultos; pasaron ante los ojos de todos los empleados ferrocarrileros en Monterrey, que entonces eran empleados del Gobierno. Los delitos no pueden haberse cometido valiéndose de medios privados, sino usando útiles mecánicos ferrocarrileros, que entonces eran maquinaria del Gobierno. No es misión de la Comisión investigar quién fué el que recibió el beneficio de las remociones de piezas; pero hay una gran probabilidad de que las partes valiosas de las locomotoras hayan sido agregadas a otras locomotoras procedentes de las mismas plantas, como lo eran las 91 locomotoras vendidas por la Central Company a México el día 23 de abril de 1921, y entregadas poco a poco en Nueva Orleans poco después del 28 de julio de 1921 (Véase el expediente del Registro No. 432). Tomando en consideración todos estos puntos, puede fijarse en \$100,000.00 dólares, la suma debida a causa de esta responsabilidad indirecta del Gobierno sin temor de ser injusto o parcial.

25. El Gobierno demandado no ha negado que, de acuerdo con la Convención del 8 de septiembre de 1923, los actos de los tribunales del Estado de Nuevo León pueden dar origen a reclamaciones en contra del Gobierno de México. La Comisión ha sostenido repetidamente que pueden basarse reclamaciones en actos de autoridades de los Estados.

La Destrucción de la Cuarta Locomotora

26. Una de las cuatro locomotoras había sido destruida en una colisión, sobre la vía del ferrocarril, entre Saltillo, Coahuila, y Monterrey, Nuevo León, ocurrida el día 21 de agosto de 1921. Ambos trenes eran operados por empleados de los Ferrocarriles Nacionales de México (bajo el control del Gobierno) y, por lo tanto, no tiene importancia de saber cuál tripulación fué la responsable. ¿Pero fueron los Ferrocarriles Nacionales responsables del accidente? El Artículo XXIII del contrato del tráfico ferrocarrilero de 13 de abril de 1921, establece que "los Ferrocarriles no serán responsables por los daños sufridos por las locomotoras, los carros o su contenido por razón de accidentes, fuego o por alguna otra causa de fuerza mayor, renunciando al efecto la

Segunda Parte Contratante a los Artículos No. 1440, 1442 y 2512 del Código Civil del Distrito Federal. "Es difícil considerar como prueba convincente de culpa una mera declaración que proviene de uno de los mecánicos, en el sentido de que el otro tren estaba corrido sin órdenes, o en contravención de ellas. Por lo tanto, concuro en este punto con los párrafos 10 a 21, inclusive, de la Opinión del Comisionado Fernández MacGregor.

27. La imposibilidad de devolver esta locomotora a su propietario (la Central Company) en buen estado, obligó a los arrendatarios, en virtud de sus contratos del 18 de abril de 1921, a pagar una indemnización de \$37,500.00, la cual fué efectivamente pagada. Un avalúo pericial hecho del día 15 de septiembre de 1921, en nombre de los Ferrocarriles Nacionales de México, hacía constar que para poner la locomotora en buena condición se habrían necesitado reparaciones por un valor aproximado de \$21,000.00 pesos mexicanos. Por lo tanto, parece justo considerar el valor de la locomotora después de la colisión en la suma de \$37,500.00 dólares menos el equivalente aproximado de \$21,000.00 pesos mexicanos (a saber: \$10,500.00 dólares), resultando la cantidad de \$27,000.00. No hay prueba de que a esta locomotora averiada se le hayan removido algunas de sus partes mientras estuvo en los patios en Monterrey. En lugar de ordenar, de acuerdo con el Art. IX de la Convención de 18 de septiembre de 1923, que esta cuarta locomotora sea restituida a Venable, parece que estaría más de acuerdo con los intereses de ambas partes concediendo por cuenta de aquella, una suma de dinero representando su valor (\$27,000.00) aumentada con la suma que representa los intereses, desde la fecha incierta en que se habría decidido sobre el status de esta locomotora si los procedimientos de quiebra se hubiesen terminado a su debido tiempo. (Véase párrafo 23).

Los Derechos Actuales de Venable sobre las Cuatro Locomotoras

28. Desde el momento que no hay controversia entre los dos Gobiernos con respecto a que los derechos sobre las locomotoras radican en la actualidad exclusivamente en Venable y que en él radicaban exclusivamente cuando presentó la reclamación, sólo es necesario indicar cómo los adquirió. La propiedad de las locomotoras radicaba desde un principio en la Illinois Central Railroad Company. El día 15 de agosto de 1922 esta propiedad pasó a Venable en virtud del traspaso hecho en su favor por la National Surety Company, la que había pagado \$154,340.10 a la Central Company en virtud de la cláusula penal del tercer contrato mencionado arriba, en el párrafo 3. Sin embargo, Venable no pagó en 1922 a la National Surety Company más que \$50,780.65; el día 6 de marzo de 1923 fué sentenciado a pagar a esta corporación una suma adicional de \$111,743.83, y el día 7 de diciembre de 1926 cumplió con esta sentencia. Las acciones de tres Compañías de Seguros sobre las locomotoras fueron cedidas a Venable por medio de contratos del 7, 10 y 11 de julio de 1922, celebrados entre ellas y el reclamante.

Otras Partidas Reclamadas

29. Venable reclama, también, la cantidad de \$1,250.00 que representa lo pagado por él por el crédito de uno de los acreedores de la Compañía Burrows (A. Zambrano e Hijos), comprado a fin de tener derecho a solicitar los procedimientos de quiebra. En manera alguna puede considerarse a México responsable de este gasto.

30. Venable reclama honorarios de abogados cuyos servicios contrató ya en México ya en los Estados Unidos, en la suma total de \$20,294.74. Cuando estos gastos sean meras consecuencias de los embargos llevados a cabo en contra de la Compañía Burrows, no pueden ser ligados con ningún acto ilegal de México; pero Venable debe ser compensado cuando tales gastos se refieran a gestiones hechas posteriormente al descubrimiento del deterioro de las tres locomotoras en el patio ferrocarrilero de Monterrey. Las sumas reclamadas por esta segunda actuación de los abogados corresponden a las partidas 11 y 12 y a parte de la partida 10 de la lista con que Venable termina el Memorial, y ascienden a las sumas de \$648.52, \$797.79 y \$2,000.00 (cuatro pagos mensuales); en total \$3,446.31.

31. Venable reclama los gastos de varios viajes hechos por él y otras personas, estimados en la cantidad de \$8,450.00. Los viajes hechos después que fué descubierto el deterioro de las tres locomotoras, motivaron los gastos mencionados en las partidas 6 y 7, que suman \$2,200.00 y \$2,200.00 respectivamente; en total \$4,400.00. Los viajes hechos en septiembre-octubre de 1921 por Mins; en junio de 1922 por Greenstreet; y en junio de 1925 por Greenstreet y Mims, a fin de establecer el deterioro de las cuatro locomotoras, tienen también relación con hechos por los cuales México debería ser considerado responsable; pero no se reclama indemnización por estas partidas.

Intereses

32. La cantidad de \$100,00.00 por la que México es responsable debido a la destrucción de las tres locomotoras (párrafo 24) es una suma global por la injusticia cometida, y no debe causar intereses. Tampoco deben causarlos ninguna de las otras cantidades, fuera de lo que ha sido sugerido al final del párrafo 27.

Conclusión

33. En conclusión y tomando en consideración lo que se ha dicho en los párrafos anteriores, parece justo adjudicar al reclamante la suma de \$140,00.00, sin intereses.

COMISIONADO FERNÁNDEZ MACGREGOR

1. Concurro con lo expresado por el Comisionado Presidente en los párrafos 1 a 5, 24, y 28 a 32 de su opinión, y disiento de su manera de ver lo relativo a la responsabilidad de México por el telegrama de Rochín. Expongo en seguida algunos puntos de vista particulares sobre las cuestiones en que concurro, pues abundando en los fundamentos de derecho internacional que las informan, creo que se explanan por medio de una más minuciosa, aunque no necesaria, consideración de la ley mexicana. Doy también las razones de mi disentimiento sobre las materias a que me refiero arriba.

Telegrama de Rochín

2. El primer acto del Gobierno Mexicano que, de acuerdo con el Gobierno de los Estados Unidos, implica la responsabilidad de México, es el de que C. C. Rochín, en su carácter de Superintendente de Transportación de los Ferrocarriles Nacionales de México y Anexos, Administrados por el Gobierno, dió instrucciones telegráficas para que no se dejaran salir del territorio nacional las locomotoras Burrowes números 2280, 2281, 2282 y 2283. Se afirma que tal acto es ilegal, porque puso obstáculo al legítimo derecho que tenía Venable, como coarrendatario de la Illinois Central junto con Burrowes, de cumplir con el contrato de arrendamiento de las locomotoras, el cual obligaba a los arrendatarios a devolverlas quince días después de que la compañía arrendadora diera aviso escrito con ese objeto. Para juzgar esta responsabilidad atribuida al Gobierno Mexicano, es necesario establecer la condición jurídica en que las locomotoras en cuestión, Burrowes y Venable, respectivamente, se encontraban con relación a los funcionarios de los Ferrocarriles Nacionales de México. Burrowes era la única persona a quien los Ferrocarriles Nacionales de México conocían y la única con quien habían contratado, como lo demuestra el contrato de 13 de abril de 1921. Según este contrato, Burrowes obtuvo el privilegio de usar las vías de los Ferrocarriles Nacionales de México para hacer fletes con material rodante proporcionado por el mismo. Los Ferrocarriles Nacionales de México obtenían, por su parte, además de la ganancia estipulada por el uso de sus vías, las posibilidades de suplir por medio del material rodante de Burrowes la escasez que de este material tenían los Ferrocarriles. Venable entró en el contrato hecho por él y por Burrowes con la Illinois Central, en fecha posterior a la verificación del contrato de Burrowes con los Ferrocarriles. Es lógico suponer que conocía este contrato, y, por lo tanto, que consintió hasta en la posibilidad de no poder cumplir su contrato con la Illinois Central, dado que, seguramente, por este contrato las locomotoras tenían que ser devueltas quince días después de que la Illinois Central las pidiera, y que, por otra parte, el contrato de Burrowes con los Ferrocarriles, daba derecho a éstos (Cláusulas VI y VII) a detener las locomotoras si había algunos fletes insolutos. Además, y ésto es de tenerse muy en cuenta, Venable entregó la posesión material de las locomotoras de Burrowes, persona que apareció

jurídicamente siempre ante los Ferrocarriles Nacionales, como el poseedor legal del material rodante por uno o por otro título. Pero no descubrió ante ninguna autoridad de México su interés en las locomotoras ni en el contrato de Burrowes con los Ferrocarriles, antes de que surgieran las dificultades, y sólo lo hizo, de una manera indirecta, cuando éstas se presentaron. En tal virtud, cuando Burrowes, por conducto de sus agentes Hammeken y Toussaint, se presentó a Rochín exponiendo, que tenía dificultades con los agentes encargados de las oficinas de los Burrowes Rapid Transit Co. en la frontera; que las locomotoras iban a salir de las vías de los Ferrocarriles Nacionales y del territorio mexicano por orden de Wittington (que no obedecía, seguramente en ese caso, a Burrowes sino a Venable), Rochín, Superintendente del Tráfico, como ya se ha dicho, pudo legalmente prestar auxilio a Burrowes ayudándolo a mantenerse en una posesión que se le quería quitar, *sin seguir ningún procedimiento judicial, dentro de México*, por personas que, como Venable, no habían, de ninguna manera, descubierto sus intereses sobre las locomotoras. No es necesario admitir que Rochín, como lo pretende la Agencia Mexicana, haya querido únicamente salvaguardar los intereses de los Ferrocarriles, haciendo uso de la facultad que le daban los arts. VI y VII del contrato de 13 de abril de 1921; basta que Rochín haya podido considerar que Burrowes, que era el que pedía la detención de las locomotoras, *era en México y para los Ferrocarriles Nacionales, el poseedor legal de dichas locomotoras*, y, además, que los mismos Ferrocarriles Nacionales estaban ligados contractualmente con Burrowes para el uso de todo el material rodante de éste. Si sin mediar contrato entre Burrowes y los Ferrocarriles, Rochín hubiera intervenido para detener las locomotoras, en su calidad única de autoridad mexicana, entonces tal vez hubiera podido considerársele responsable, por inmiscuirse administrativamente en una cuestión que pudiera ser litigiosa. Pero, como ya se dice, Rochín no obraba por los Ferrocarriles como autoridad, sino por éstos en cuanto personas morales que habían contratado con Burrowes, y en este concepto, la acción de Rochín no aparece como impropia desde el punto de vista internacional. Los Ferrocarriles Nacionales proporcionaban las tripulaciones que manejaban todo el material rodante de Burrowes; estas tripulaciones estaban a las órdenes de Rochín, en su carácter de Superintendente del Tráfico; Rochín podía, pues, con sólo retirar dichas tripulaciones, dejar paradas las locomotoras, lo cual hubiera significado, tal vez, una falta de cumplimiento de su contrato con Burrowes, falta que sólo éste hubiera podido demandar a los mismos Ferrocarriles, con exclusión de Venable que nunca trató con ellos.

3. Hay otro aspecto de este hecho que es muy importante tener en cuenta. Se alega que sin el telegrama de Rochín, las locomotoras no hubieran sido embargadas; que no se hubiera tenido que pedir la declaración de la quiebra de la Burrowes Rapid Transit Company; y, finalmente, que no se hubieran perdido las locomotoras en cuestión. Hay que advertir a este respecto que Bateman había iniciado un juicio ejecutivo contra Burrowes desde el día 10. de septiembre, y que ese juicio ejecutivo estaba en estado de embargo desde el

día 2 del mismo mes de septiembre, embargo que podía verificarse de un momento a otro, aún sin la intervención de Rochín. La prueba que obra en el expediente dice únicamente que el día 3 de septiembre las locomotoras en cuestión estaban corriendo hacia la frontera de México con los Estados Unidos, pero no se dice en dónde se encontraban antes de las 11 de la mañana de ese día, hora en que Rochín envió su debatido telegrama. De todas maneras, aparece que este telegrama pudo detener a las locomotoras en Monterrey, lugar que se encuentra por lo menos a ocho horas de la frontera, por vía de ferrocarril, y ésto suponiendo que las locomotoras llevaran vía libre y no tuvieran que esperar los movimientos de los demás trenes que corrían por esos lugares. En esas ocho horas que quedaban, y durante las cuales las locomotoras estaban en territorio mexicano, Bateman pudo muy bien verificar el embargo en cualquier otro lugar diferente de Monterrey, valiéndose de exhortos telegráficos, y, por lo tanto, parece que no está demostrado que el acto de Rochín haya sido la causa y el origen de la pérdida total de las locomotoras, ni de ninguna otra pérdida o daño que pueda atribuírsele al Gobierno Mexicano.

Procedimientos Judiciales

4. La Agencia Americana ha alegado que los tribunales mexicanos que conocieron en diferentes formas de este caso, condujeron los procedimientos indebidamente, dando lugar a que se impute a México impropia administración de justicia. Los procedimientos que se siguieron ante los tribunales de México, pueden dividirse en dos partes: (a) Los seguidos ante el Juzgado Primero de Letras del Ramo Civil de la ciudad de Monterrey, México, a moción de R. L. Bateman, para obtener el embargo de tres de las locomotoras números 2280, 2281 y 2282, junto con otras propiedades que se decía pertenecientes a Burrowes Rapid Transit Co., y (b) Los promovidos posteriormente por H. G. Venable ante el mismo Juez, con el objeto de que se declarara la quiebra de tal compañía, y para que se devolvieran a su dueño las locomotoras susodichas.

5. Consta en el expediente de esta reclamación que R. L. Bateman había sido empleado de la Burrowes Rapid Transit Company y que ésta le debía la cantidad de \$1,950.00 pesos, a cuenta de sueldos. El día 10. de septiembre de 1921, Bateman se presentó al Juzgado con el documento en que Burrowes como representante de la compañía susodicha, reconocía el adeudo, pidiendo que se citara a aquél para que reconociera su firma a fin de preparar la acción ejecutiva. El Juez acordó el día 2 de septiembre que se citara a Burrowes, para reconocer su firma el tercer día hábil después de que el mismo Burrowes quedara notificado. El mismo día 2, a las 4 p.m., se presentó Burrowes en el Juzgado y reconoció como suya la firma que calzaba el documento en cuestión. La Agencia Americana alega que el hecho de que Burrowes se haya apresurado a reconocer su firma antes del plazo fijado por el Juez para hacerlo, revela mala fe de Burrowes y una acción indebida del Juzgado que con-

sintió tal cosa, pues puede inferirse que el Juzgado estuvo en connivencia con las partes en el juicio para precipitar los acontecimientos. La aparente irregularidad apuntada no entraña transgresión a lo dispuesto por el derecho doméstico ni a lo dispuesto por el Derecho Internacional. El plazo fijado por el Juez para que Burrowes verificara el reconocimiento de la firma, era un plazo dado en favor suyo, y es reconocido principio en todas las legislaciones que una parte puede renunciar a los derechos y plazos que la ley le concede si no hay perjuicio para tercero. Aun en el supuesto de que el plazo fuera obligatorio también para el Juez, no podría demostrarse que su inobservancia constituye transgresión de un principio de Derecho Internacional, pues repetidas veces se ha dicho que los procedimientos judiciales no pueden ser considerados por los tribunales arbitrales sino en el caso de que revelen notoria injusticia o grande apartamiento de las normas generales aceptadas por las naciones.

6. Una vez que Burrowes reconoció su firma, su adeudo para con Bateman tenía los requisitos necesarios para que se siguiera un juicio ejecutivo de rápidos efectos (Arts. 1391 y 1392 del Código de Comercio de México). El Juez, en consecuencia, decretó que tal procedimiento se siguiera el día 3 de septiembre de 1921, a pedimento de Bateman hecho el día 2. El Ejecutor del Juzgado pidió a Burrowes, en cumplimiento de este decreto, que pagara la deuda de Bateman, y como no pudiera hacerlo, se procedió al embargo a las 5 p.m., hora útil conforme a la ley mexicana. (Arts. 1064, 1392, 1393, 1394, 1395 y 1396 del Código de Comercio). Alega el Gobierno Americano que se embargaron bienes por un valor muchas veces superior al que bastaba para cubrir la deuda de Bateman, contra lo expresado en el Art. 1392 del Código de Comercio, que dispone "que se embarguen bienes suficientes para cubrir la deuda y las costas", y que esto constituye también una impropia administración de justicia. La ley mexicana, (Art. 1392 citado) no dice claramente que sólo se daban embargar los bienes estrictamente necesarios para cubrir la deuda que se trata de reclamar; y debe repetirse aquí que como en este caso la garantía que pudiera resultar de la limitación del embargo, está también dada en favor del deudor, éste pudo renunciar a ella, como lo hizo cuando consintió en que se embargara todo lo que señaló Bateman, el cual, por otra parte, no hizo sino especializar el designamiento general de toda la negociación, hecho primeramente por Burrowes. Además, la ley mexicana da a cualquiera persona interesada el derecho de oponerse al embargo, aduciendo ante el Juez las acciones pertinentes (Arts. 1394 y 1395 del Código de Comercio y Título XII del Código de Procedimientos Civiles del Distrito Federal, Supletorio del Código de Comercio).

7. Con respecto a la diligencia de embargo, se alega también que fué llevada a cabo a horas inusitadas, en la tarde del día 3 de septiembre. La ley mexicana es la única que podía en el caso señalar cuáles eran los días y las horas hábiles para llevar a efecto el acto de que se trata, y, en efecto, los Arts. 1064 y 1065 del Código de Comercio Mexicano, resuelven esta cuestión y hasta facultan al Juez para tener por hábiles los días y horas que no lo sean, cuando a su juicio haya necesidad de ello. Un tribunal internacional, aun en el caso de

que hubiera una violación de proceptos de esta índole, no podría, tal vez, decir que hay mala administración de justicia sino en casos muy especiales.

8. El cargo más grave que se hace contra este embargo, es el de que se decretó por el Juez sobre cosas que no eran de la propiedad de Burrowes, puesto que las locomotoras pertenecían a la Illinois Central Railroad Company. No hay prueba de que el Juez durante el embargo ejecutado por Bateman, tuviera conocimiento oficial de que las locomotoras eran propiedad ajena y no de Burrowes. El Ejecutor del Juzgado que efectuó el embargo, no tenía obligación de saber ni de prestar atención a esta cuestión, pues el embargo se hace siempre en los bienes que están en posesión del deudor, salvo el derecho del propietario verdadero de comparecer ante el Juzgado a establecer su propiedad, ejercitando las acciones legales que le correspondan. (Arts. 1394 y 1395 del Código de Comercio y Título XII del Código de Procedimientos Civiles del Distrito Federal ya citados). No se ha demostrado que tales disposiciones de la ley mexicana se aparten de las que sobre la misma materia contienen los códigos de las demás naciones y no violan ningún principio de Derecho Internacional, puesto que no desconocen el derecho del verdadero propietario, sino que únicamente fijan la forma en que este propietario debe ejercitarlo, cosa que está perfectamente dentro de las facultades soberanas de un Estado. La Illinois Central Railroad Company, o cualquier representante de sus derechos, tuvieron siempre expeditos los caminos para reclamar contra ese embargo y, si no lo hicieron en la forma que prescriben las leyes mexicanas, su culpa, ingnorancia o negligencia no puede recaer sobre las autoridades o sobre el Gobierno de México.

9. Consta en el expediente que otras varias personas que tenían créditos contra la Burrowes Rapid Transit Company, siguieron el mismo procedimiento que Bateman, iniciando juicios ejecutivos y obteniendo el embargo de las mismas locomotoras y de algunas otras cosas pertenecientes a la compañía insolvente. Venable, visto el fracaso de sus gestiones extra-oficiales, y aconsejado por el abogado mexicano Salomé Botello, creyó que el mejor procedimiento para obtener la devolución de las locomotoras en cuestión, era el de presentarse como acreedor directo de la Burrowes Rapid Transit Company, haciendo que se declarara la quiebra de esta Compañía. Compró, por lo tanto, el crédito de los señores Zambrano e Hijos, que ya tenían un embargo a su favor, en uno de los procedimientos ejecutivos iniciados según se dice arriba, y como cesionario de tal crédito, pidió, el 15 de septiembre, y obtuvo, el 17 del mismo mes, del Juez Primero de Letras del Ramo Civil de la ciudad de Monterrey, que se declarara la quiebra de la Burrowes Rapid Transit Company.

10. Se ha alegado que el Juez mexicano que nombró a Isla Síndico de la quiebra de la Burrowes Rapid Transit Company, cometió una grave violación internacional, no exigiendo a dicho Síndico fianza o garantía de ninguna especie antes de recibir los bienes del quebrado. Se ha alegado también, que si la ley mexicana no contiene disposiciones a este efecto, revela una insuficiencia que puede entrañar una mala administración de justicia. La ley mexicana no requiere que el Síndico nombrado preste garantía. (Art. 1417 del Código

de Comercio Mexicano). Varias leyes domésticas de otras naciones están en el mismo estado, aun cuando la práctica y los comentaristas demuestran la inconveniencia de que el Síndico no garantice la gestión de su mandato. (Ver *Cyclopedia of Law and Procedure*, Tomo 34, págs. 150 y 250; *Percerou Ob. Cit.*, págs. 228 y siguientes). No hay a este respecto violación de la ley doméstica ni de la ley internacional.

11. Venable y el Lic. Botello, al principio trataron de obtener la devolución de las locomotoras, haciendo gestiones extraoficiales ante el Juez de la quiebra, a quien expusieron la forma en que ellos veían el asunto, alegando que las referidas locomotoras no pertenecían a Burrowes Rapid Transit Company sino a la Illinois Central Railroad Company. Tanto el Síndico de la quiebra como el Juez, no dieron oídos a las peticiones verbales hechas por el reclamante, y esto funda una nueva alegación de impropia administración de justicia por parte de la Agencia Americana. Gestiones de la misma especie hizo el señor W. C. Geenstreet, Síndico de otra quiebra de la misma Burrowes Rapid Transit Company, declarada por el 49o. Tribunal Judicial del Distrito de Texas el día 1o. de septiembre, en virtud de gestiones intentadas por Venable ante este Juez desde los últimos días de agosto de 1921. Se presenta, pues, la cuestión de saber si un juez tiene obligación de considerar peticiones o mociones hechas ante él en forma distinta de la prescrita por su ley de procedimiento. La respuesta es simple, pues la teoría y la práctica internacionales están acordes en que todo Estado tiene el derecho de fijar las normas conforme a las cuales deben ejercitarse las acciones ante sus tribunales. La ley mexicana establece que todos los juicios mercantiles se sustanciarán por escrito. (Art. 1055 del Código de Comercio). El Juez, por tanto, no podía dar entrada a una petición hecha en comparecencia, o sea hecha verbalmente en cualquiera forma, de acuerdo con el Art. 126 del Código de Procedimientos Civiles del Distrito Federal Supletorio del de Comercio. En tal virtud, el Juez mexicano pudo, sin que esto implicara desconocimiento de ningún derecho existente ante su ley doméstica o ante el Derecho Internacional, considerar como inexistentes las peticiones informales de Venable y de Greenstreet.

12. Venable vió, pues, que sus gestiones extra-oficiales no producían, como no lo podían producir, ningún efecto, y entonces, se dirigió al Juez por escrito demandando al Síndico la devolución de las locomotoras en cuestión, fundándose en las disposiciones de los Arts. 998 y 999 del Código de Comercio. El Juez dió vista de esta demanda al Síndico para que contestara lo que creyera conveniente, y éste contestó oponiendo, por lo pronto, excepciones de las llamadas dilatorias, consistentes principalmente, en falta de capacidad jurídica de Venable para pedir las locomotoras y obscuridad en la petición que formulaba. La Agencia Americana arguye que dados los términos del Art. 998 del Código de Comercio Mexicano, que dispone que se consideren de dominio ajeno y se pongan a disposición de sus legítimos dueños los bienes que existen en la masa de la quiebra, cuya propiedad no se hubiera transferido al quebrado por un título legal e irrevocable, las locomotoras debieron ponerse inmediatamente a disposición de Venable. Se pasa por alto que el mismo artículo

invocado dispone, que esta devolución sólo puede hacerse (a) *previo el reconocimiento del derecho del dueño en junta de acreedores* o (b) *previa sentencia firme*. En el caso presente, el mismo Venable escogió el segundo camino, y para que hubiera sentencia firme en su favor era necesario que hubiera un juicio corrido por sus trámites. El juicio que inició Venable fué un juicio ordinario mercantil que debía seguirse de acuerdo con las disposiciones de los Arts. 1377 al 1390 del Código de Comercio. En dicho juicio pueden oponerse las excepciones dilatorias, según el Art. 1379. Una vez opuestas esas excepciones, el Juez podía abrir, según el mismo artículo, un término de prueba de diez días, conforme lo hizo. No se violaron, por lo tanto, las leyes de procedimiento mexicanas, como lo alega la Agencia Americana, y es claro que si este juicio no llegó a decidirse por medio de una sentencia final, — que hubiera podido poner a Venable en posesión de las locomotoras, si hubiera logrado justificar su personalidad — fué debido a que él abandonó el procedimiento prematuramente y sin razón ninguna, lo que hace que no pueda quejarse ante esta Comisión por los resultados de su propia negligencia. Se ha alegado también, con respecto a este punto, que el Juez permitió que Leal Isla contestara la demanda de Venable fuera del término señalado para ello. Conforme al derecho mexicano, Venable debió acusar la rebeldía correspondiente (Art. 1078 del Código de Comercio) y entonces el juicio hubiera continuado adelante, perdiendo Leal Isla el derecho de contestar, Venable no puede tampoco ahora quejarse de la propia negligencia.

13. Se ha criticado acremente la actitud del Juez y del Síndico mexicanos al negarse a entregar las locomotoras (negativa que, por otra parte, fué solamente extra-judicial y respondiendo a gestiones también extra-oficiales hechas por el reclamante, como se ha demostrado) a persona distinta que a su legítimo dueño, que era la Illinois Central Railroad Company. Se arguye que el Art. 998 del Código de Comercio dice que en una quiebra deben devolverse a su dueño todos los bienes cuya propiedad no se hubiere transferido al quebrado por un título legal e irrevocable; se agrega que el Art. 999 del Código de Comercio en su fracción IV, dispone que se consideren comprendidos en esa disposición los bienes y efectos que el quebrado tuviere en arrendamiento, cosa que sucedía respecto de las locomotoras en cuestión, como lo reconocieron el Juez y el Síndico en las conversaciones que tuvieron con Botello y con Greenstreet. Se ha presentado un largo comentario de las dos disposiciones citadas para tratar de demostrar que la palabra “dueño” debe interpretarse en un sentido lato, que debe comprender a cualquiera persona que tenga sobre los bienes de que se trate, cualquier otro derecho, aunque no sea el de propiedad, con tal que excluya la posibilidad de que el quebrado tenga él mismo la propiedad de la cosa reclamada. Todas las razones aducidas para sostener este argumento podrán ser atendibles en derecho anglosajón, pero, en primer lugar, existe el principio de que no hay que interpretar lo que es claro conforme a la ley, y en este caso, la ley mexicana dispone que las cosas que están en el caso del Art. 998 del Código de Comercio, se devuelvan a sus legítimos dueños. En segundo lugar, la teoría en que se funda la ne-

cesidad de que, en los casos de quiebra, se devuelvan los bienes que se encuentran en poder del quebrado, sin que éste tenga la propiedad de ellos, *únicamente a sus legítimos dueños*, tiene por objeto evitar dificultades a la quiebra, ya que éstas podrían surgir si las cosas se devolvieran a persona distinta, pues se podrían cometer errores que luego el legítimo dueño tendría derecho de reclamar a la quiebra. Devolviendo las cosas a éste, se evita toda complicación; el legítimo dueño, una vez en poder de tales bienes, puede devolverlos a un tercero interesado en ellos, si es que hay algún contrato entre el dueño y este tercero. Tal es, según parece, la teoría seguida por la ley mexicana (Vide Diario de Jurisprudencia, Tomo IX, No. 46. Sentencia de la 2a. Sala del Tribunal Superior. Korff Honsberg y Cía. vs. Ingenio Constanca.), por la ley francesa y por otras leyes. (Percerou Faillites et Banquerouts, Ed. 1913, Tomo II, págs. 146 y siguientes; Lyon Caen et Renault Manuel de Droit Commercial, Ed. 1924, págs. 1075 y siguientes). Estos autores tratan y comentan esta facultad que tiene un dueño de retirar de la masa los bienes que no han pasado irrevocablemente al quebrado, llamándola y dándole los efectos de "derecho de reivindicación". Ahora bien, conforme a la ley romana, base de casi todas las legislaciones de las naciones latinas, la acción reivindicatoria puede ser intentada solamente por el propietario o su representante. (Ver Maynz Droit Romain, ed. 1891, Vol. I. pág. 773). Todas las leyes citadas imponen, además, al propietario que reivindica algún bien individual que se encuentre en poder del quebrado, la indispensable molestia de seguir un procedimiento que establezca ante el síndico y ante el juez de la quiebra, el derecho de propiedad. No se alcanza a ver en qué puedan infringir la ley internacional disposiciones de la índole de la que se considera aquí.

Dstrucción de las locomotoras

14. El punto capital en esta reclamación es el de averiguar qué ingerencia y qué responsabilidad tienen las autoridades mexicanas en el deterioro y casi total pérdida de las locomotoras, mientras éstas estaban en poder del Síndico de la quiebra, Leal Isla, quien las había, a su vez, entregado a Familiar, Superintendente Terminal de los Ferrocarriles Nacionales en Monterrey. Es claro, desde luego, que este último tenía la guarda y conservación material de las locomotoras. La prueba presentada por la Agencia Mexicana establece que Leal las entregó a Familiar, "*en su carácter de Superintendente.*" Surge, pues, la cuestión de saber si Familiar podía efectuar ese acto de representación de los Ferrocarriles Nacionales. El Superintendente es un mandatario; por lo tanto, no puede comprometer a su mandante (en este caso a los Ferrocarriles Nacionales, y por conducto de éstos al Gobierno Mexicano) sino dentro de los límites de su poder. No se ha demostrado que un Superintendente de los Ferrocarriles puede recibir depósitos de material rodante perteneciente a particulares, con la garantía de los Ferrocarriles. Un Superintendente tiene generalmente tan sólo funciones administrativas relativas al tráfico de los trenes. Nadie puede creer que su Superintendente tenga facultades

universales, fuera, sobre todo, de los negocios que atañen al movimiento de trenes. La conclusión que se impone, es la de que Familiar recibió el depósito de las locomotoras en su carácter privado y no en su carácter oficial, no pudiendo, por tanto, comprometer a México por sus hechos u omisiones particulares.

15. Leal Isla era también funcionario de los Ferrocarriles (Abogado Consultor) y respecto de él se plantea el mismo problema. El Gobierno de México alega que un Abogado Consultor no tiene otras funciones que las de solventar las preguntas jurídicas que se le hacen; que, por lo demás, puede ejercer su profesión libremente como cualquier otro abogado. Parece, pues, que Leal intervino en la quiebra como simple particular y no como funcionario, por lo cual sus actos, a este respecto, no implican la responsabilidad de México.

16. Se ha alegado insistentemente que el síndico de una quiebra es un funcionario del gobierno, apoyándose especialmente en varias disposiciones de la ley mexicana (Arts. 1416 y 1417 del Código de Comercio). Sin entrar a examinar las legislaciones de todos los países, puede asegurarse que en muchos no tienen los síndicos carácter oficial. Así, por ejemplo, en la ley francesa: "Les syndics ne sont ni des fonctionnaires publics, ni des officiers ministeriels." (Lyon-Caen et Renault, Manuel de Droit Commercial, ed. 1924, pág. 1010.) Esto sucede en la ley mexicana, (Art. 972 del Código de Comercio) como lo ha alegado el Agente Mexicano. Así pues, los actos u omisiones de los síndicos no pueden imputarse directamente al tribunal que los nombre, ni al gobierno de que éste depende.

17. Se ha alegado, también, que de acuerdo con la ley mexicana (Art. 1416 del Código de Comercio) el juez que conozca de la quiebra "proveerá sobre la conservación de los bienes de la masa, nombrando al efecto un síndico provisional y un interventor." De esta disposición se quiere deducir que el juez tiene a su cargo directamente la conservación y el cuidado de los bienes dichos, siendo responsable de cualquier deterioro o pérdida. No, primeramente, en virtud de una interpretación meramente gramatical del artículo citado. En él se dice que el juez *proveerá* a la conservación de los bienes; no que *tendrá* la conservación de ellos. Proveer significa facilitar lo necesario o conveniente para un fin. El juez, pues, tiene que disponer o preparar lo necesario para que los bienes se conserven; pero no conservarlos directamente. El mismo artículo dice qué es lo conveniente o necesario para el fin de conservar los bienes, a saber nombrar al efecto un síndico provisional y un interventor. Los Arts. 1418, 1419, 1420, 1422 y otros del Código de Comercio de México corroboran esta interpretación gramatical, al prevenir que la gerencia, administración y guarda de los bienes residen en el síndico provisional. Esta tesis está, además, sostenida por la teoría general de las funciones de un gobierno. Esta entidad está instituida para velar por los intereses generales de la comunidad, y no para cuidar intereses particulares de personas privadas. La quiebra y sus procedimientos, son, es cierto, de orden general, pero los bienes en una quiebra se conservan en provecho de determinado grupo de individuos particulares, formado por los acreedores. Ningún órgano gubernamental está ca-

pacitado ni organizado para regir un patrimonio, como si fuera particular. En la quiebra, ya se ha dicho, el quebrado pierde la posesión y administración de sus bienes, que pasan a la masa de acreedores, representada por el síndico, que ejerce ambas funciones. Mas si el tribunal en que radica una quiebra no tiene él mismo la posesión y administración de la masa, sino que la entrega al síndico, sí tiene el imperioso y muy serio deber de velar porque el síndico sea persona idónea, y porque cumpla fiel y honradamente con sus obligaciones. Un tribunal que no hiciera esto, incurriría en responsabilidad internacional, si se tratara de bienes de extranjeros, porque es deber del poder judicial de una nación prevenir y castigar los ataques a la propiedad dentro de los cuales el síndico debe llenar sus funciones y el juez ordenar los diferentes procedimientos de la quiebra. Algunos de estos plazos son obligatorios para el juez sin necesidad de que medie petición de parte, como por ejemplo, el plazo fijado por el Art. 1437 del Código de Comercio que dispone que concluido el inventario y sin necesidad de gestión del síndico, el juez proveerá auto mandando que se le presenten los justificantes de los créditos en determinados plazos. El Art. 1442 del mismo Código, contiene una disposición semejante; y hay otros artículos de la ley mexicana (1486, 1487, etc.) que, rectamente interpretados, disponen que el procedimiento de quiebra debe estar terminado dentro de un período definido de tiempo. Además, el interventor nombrado, debe vigilar que el síndico nunca deje pasar los términos que para cualquiera de sus funciones haya establecido la ley (Art. 1422). Existe otra disposición que obliga al síndico a presentar el proyecto de graduación de créditos, a más tardar 6 meses después de la celebración de la primera junta de acreedores (Art. 1489). El Ministerio Público, por otra parte, debe representar a los acreedores ausentes, y ejercitar sus derechos (Art. 1439 del Código de Comercio). Todo esto demuestra que la ley mexicana tuvo el cuidado de velar porque el estado anormal que entraña que el quebrado quede desposeído de sus bienes y de la administración de éstos, y que los acreedores no sean liquidados y pagados, sea tan corto como lo hagan posible las circunstancias, con el objeto de que no sufra ninguno de los interesados en la quiebra. En el caso presente, no consta de ninguna manera, que el síndico y el interventor hayan cumplido con sus deberes, ni tampoco consta que el Juez o el Ministerio Público hayan hecho extrañamiento o tomado providencias para poner coto a esta irregularidad que fué la que, por su prolongación, dió lugar al casi total deterioro de las locomotoras en poder del síndico. Esta responsabilidad pesa sobre el tribunal mexicano que no aplicó su ley, en perjuicio de intereses de extranjeros.

18. Sin embargo, si la negligencia del Juez es patente, no debe dejarse de tener en cuenta que hubo también inexplicable negligencia por parte de los interesados. El Juez se extendió hasta explicar extra-oficialmente a Venable y al Síndico Greenstreet, (nombrado por los tribunales de Texas) que, según la ley mexicana, las locomotoras en cuestión podían ser entregadas solamente a la Illinois Central, su legítima propietaria. Esta compañía supo extra-oficial y perfectamente esa resolución, como consta en los documentos presentados como prueba; (parece, además, que fué notificada oficialmente, a petición

del Ministerio Público Mexicano, de que debía de ejercitar en forma tales derechos,) y por un sentimiento enteramente egoísta, se negó a ejercitar sus derechos, conforme a la ley mexicana, ante el tribunal mexicano. La Illinois Central abandonó, en cierta manera, sus bienes en poder del Síndico. Si la Illinois Central se presentara directamente ante esta Comisión como reclamante, sin duda que la Comisión tendría que tomar en cuenta la negligencia de tal compañía, como ha sido ya establecido por la práctica arbitral entre las naciones. Por lo tanto, Venable, que es el cesionario de la propietaria negligente, debe sufrir las consecuencias de la negligencia. Además, el mismo Venable, en persona, demostró negligencia inexplicable en el caso: sabedor de que las locomotoras no podían devolverse sin entablar una acción en forma ante el tribunal de la quiebra, instauró esa acción, abandonándola inmediatamente después que el Síndico le opuso ciertas excepciones dilatorias y que el Juez abrió un período probatorio para que se dilucidara ese punto. Tanto el Síndico como el Juez, tenían derecho a obrar en esa forma conforme a la ley mexicana, como ya se ha dicho. Si Venable hubiera seguido el procedimiento que él mismo escogió (podía haber pedido oficialmente las locomotoras al Síndico sin demandarlo, Art. 998 del Código de Comercio) y probado su personalidad ante el Juez, hubiera obtenido la devolución de las locomotoras, como consta que obtuvo Gimble, representante de compañías que estaban en el mismo caso de la Illinois Central. Venable demostró también negligencia en otro respecto: el Síndico quiso hacer con él un contrato que pusiera en sus manos las locomotoras, pues alegaba el Síndico que nadie las hubiera cuidado mejor que el individuo que decía tener derecho a ellas. Pero desgraciadamente, Venable no pudo otorgar la fianza que se le pedía y la operación no llegó a efectuarse. Por último el Síndico trató de dar en arrendamiento a Daniel Flores o a F. Z. Westrup —y no a los Ferrocarriles, como se alega (pág. 65, Alegato de los Estados Unidos)— las locomotoras en cuestión, mediante una renta, que si bien es cierto que era baja, por lo menos procuraba el cuidado de las locomotoras y garantizaba su devolución en buen estado. Venable se opuso a que se verificara esta otra operación y las locomotoras quedaron en manos del Síndico de una quiebra que no tenía elementos pecuniarios con qué expresar los gastos necesarios para la guarda y conservación de las mismas locomotoras. Todos estos hechos que revelan negligencia de parte de la Illinois Central y de parte de Venable, si bien no impiden completamente a estas partes el presentarse a demandar daños ante este tribunal internacional, por lo menos, pueden inducir a la Comisión a tenerlos en cuenta al fijar el monto de los daños.

Colisión de locomotora No. 2283

19. Esta reclamación comprende el valor de una locomotora de las que la Illinois Central arrendó a la Burrowes Rapid Transit Co. y a la Merchant Transfer & Storage Company, la cual quedó casi inservible a consecuencia de un choque acaecido el 21 de agosto de 1921, mientras corría de Saltillo rumbo

a Monterrey tripulada por empleados de los Ferrocarriles Nacionales. El tren con el cual chocó esta locomotora estaba igualmente conducido por empleados de los mismos Ferrocarriles. Los tribunales internacionales no conceden indemnización sino en los casos en que los hechos aparecen claros y probados. Pero en este caso existe además un pacto perfectamente legal e inequívoco que echa la carga de la prueba de la negligencia sobre la parte que sufrió el daño. El contrato Burrowes en su cláusula XXIII establece que los Ferrocarriles no serán responsables por los daños sufridos por las locomotoras a causa de accidentes, y a este respecto Burrowes renuncia a los efectos de los Arts. 1442 y 2512 del Código Civil Mexicano, que establecen la presunción de falta del deudor o del porteador en caso de pérdida de la cosa de que se trate. La cláusula XXIV del mismo contrato Burrowes, dispone que los Ferrocarriles considerarán cualquiera reclamación por daños a las locomotoras, etc., cuando se demuestre de una manera evidente que ellos son los responsables, ya sea por imprudencia o negligencia de sus empleados. En virtud de lo anterior, el reclamante o sus causahabientes debían haber explanado todas las circunstancias que rodeaban a la colisión, cosa que no han hecho. En efecto la prueba respecto a este hecho es verdaderamente insuficiente: hay un affidavit del maquinista que manejaba la locomotora de que se trata y que, en resumen, hace constar que la locomotora No. 2283 corría de Saltillo a Monterrey, arrastrando al tren No. 23; que este tren debía encontrar al tren No. 24 en el kilómetro No. 952; que el dicho tren No. 24 no verificó el encuentro, perdiendo sus derechos y dando al No. 23 el derecho de vía; que al llegar al kilómetro No. 952, el tren No. 23 encontró al tren No. 24 en una curva muy pronunciada que le hizo imposible ver a este tren, por lo cual la colisión se hizo inevitable. Hay otros dos documentos en los que constan los desperfectos que sufrió la locomotora No. 2283, y un avalúo del costo aproximado de las reparaciones que debían hacersele, que montan a un total de \$ 21,000.00 pesos. La Agencia Americana alega que es del todo innecesario definir cuál de las tripulaciones de los dos trenes tuvo la culpa del accidente, puesto que ambos trenes estaban tripulados por personal de los Ferrocarriles Nacionales de México, lo que hace que, en todo caso, éstos sean responsables de la colisión. La Agencia Mexicana alega que al reclamante le tocaba probar de una manera evidente la culpa de los Ferrocarriles, de acuerdo con la cláusula XXIII ya citada del contrato, agregando que el accidente pudo muy bien haberse causado sin culpa de ninguna de las dos tripulaciones de los trenes, descubriendo así un tercer término al dilema planteado por la Agencia Americana. Efectivamente, es posible que el accidente haya podido causarse sin culpa o negligencia de la tripulación de cualquiera de los trenes. Parece probado que el maquinista Lozano que conducía la locomotora Burrowes, obró conforme a sus instrucciones y con las precauciones debidas, es decir, sin culpa; pero esto no demuestra necesariamente que el maquinista de la otra locomotora obrara culpablemente. Faltan muchos datos para juzgar los actos de este maquinista: no se sabe en qué dirección iban las dos locomotoras de que se trata; no se sabe si en el kilómetro 950 había estación o empleado del Ferrocarril que



diera orden a los trenes; se ignora la causa que hizo que el tren No. 24 no hiciera en el kilómetro 950 la conexión debida; se ignora si el hecho de no hacerse esa conexión daba al tren No. 23 derecho para continuar con vía libre; se ignora cuáles son las reglas de tráfico aplicables al caso. En tales condiciones, creo que no puede imputarse responsabilidad ninguna en la colisión a los Ferrocarriles Nacionales.

20. Pero si es cierto que en vista de lo indeterminado de los hechos esta Comisión no puede considerar responsable a México por la colisión que destruyó a la locomotora No. 2283, es cierto también que los Ferrocarriles Nacionales debieron devolver a Burrowes o sus causa-habitantes los restos de la locomotora que sufrió los desperfectos. El valor de las locomotoras arrendadas por la Illinois Central a Burrowes, fué estipulado en el Contrato respectivo en la suma de \$37,500.00 dólares; la estimación que se hace del costo aproximado de las reparaciones de la locomotora No. 2283 es, como ya se dijo de \$21,000.00 pesos. La diferencia de esas dos cantidades es, a mi juicio, el valor de los restos de la locomotora en cuestión, que México debe pagar la suma de \$27,000.00 dólares.

21. Por su parte, el Gobierno de México alega respecto al punto a examen, que de la suma que se pague como indemnización al reclamante, deben deducirse las cantidades de \$11,117.63 pesos y \$920.00 dólares, que los Ferrocarriles tienen derecho de cobrar a Burrowes y a su sociedad por fletes y otros gastos pendientes. Creo que debe rechazarse tal alegación, porque la Burrowes Rapid Transit Co. había quebrado; el crédito que los Ferrocarriles tenían contra ella tenía que entrar a la graduación, y de ninguna manera hubieran servido para garantizarlo las cuatro locomotoras, que eran de la Illinois Central, y que conforme al Art. 998 del Código de Comercio pudieron haber sido reivindicadas por esta última compañía.

22. Después de haber examinado cada uno de los actos de los funcionarios mexicanos que intervinieron en este caso, para determinar la responsabilidad que puede tener el Gobierno de México, queda probado que no existe la conspiración alegada por la Agencia Americana, en términos tan categóricos. En más de un lugar de sus Escritos Fundamentales y de sus Alegatos asientan la tesis de que, desde el telegrama de Rochín, pasando por el último plazo que dió la Secretaría de Hacienda para la reexportación de las locomotoras, pasando por el embargo ejecutado por el Juzgado 1o. de Letras de Monterrey, pasando por la negativa de este mismo Juzgado para entregar las locomotoras a Venable e insistiendo en que sólo la Illinois Central, que era dueña de ellas, podía recibirlas, y llegando, por último, a la desgraciada destrucción de tales locomotoras en poder del Síndico Leal Isla, se puede reconocer el deseo del Gobierno Mexicano y de todas sus autoridades de apropiarse ilegalmente de las locomotoras, en vez de obtenerlas por medios legales (pág. 138, 139, 140, 158, y 159 del Alegato de los Estados Unidos). Tan grave imputación no está sostenida por la prueba y sólo se apoya en la deleznable inferencia de que como el Gobierno Mexicano forma un todo, es de suponerse que lo que hace un departamento del Gobierno es inmediatamente conocido por todos los de-

más departamentos. Esta manera de razonar parece absolutamente aventurada y combatida por la realidad de las cosas. Un gobierno es un mecanismo complicado de agencias que obran en los lugares más apartados de un territorio dado; es ilógico suponer que el acto de una de estas agencias, ejecutado en el más distante rincón del Estado, sea conocido inmediatamente y tenido en cuenta por las demás agencias o departamentos del gobierno. Un mismo asunto tiene siempre varios aspectos y cada uno de ellos es conocido y manejado por un departamento distinto, sin ponerse en conexión con los demás departamentos, pues sólo esto hace posible la división del trabajo. En el caso presente, el Departamento de Hacienda que conoció de la exportación de las locomotoras de que se trata, tuvo en cuenta únicamente ese aspecto del asunto y lo resolvió dentro de sus leyes propias. Los Ferrocarriles Nacionales, por su parte, tenían únicamente que conocer aquellas circunstancias que se referían al contrato hecho con Burrowes. El Juzgado de Monterrey, al verificar el embargo pedido por Bateman, no podía conocer, — ni tenía obligación de hacerlo de oficio — de todas las circunstancias de Burrowes o de las locomotoras de Burrowes, pues como se ha dicho, los tribunales mexicanos sólo tienen en cuenta los datos y las peticiones que oficialmente se les presentan, y, además, no se ha demostrado que el Juzgado 1o. de Letras de Monterrey conociera al principio, extra-oficialmente siquiera, que las locomotoras pertenecían a la Illinois Central o a Venable. El mismo Juzgado de Letras, si bien conoció después extra-oficialmente la posición jurídica de las locomotoras dentro del territorio mexicano, en cumplimiento de su propia ley no podía devolverlas sino a su dueña, la Illinois Central. Por último, la deterioración de las locomotoras es imputable directamente al Síndico de la quiebra de la Burrowes Rapid Transit Co., el cual es un particular responsable personalmente por sus actos u omisiones. El Juez mexicano fué responsable, ya se ha establecido, por el no cumplimiento de su ley que le obligaba a terminar la quiebra dentro de cierto tiempo, cosa que implicaba que, dentro de cierto tiempo también, debiera haber pedido cuentas de su manejo al Síndico. El cargo que se hace respecto a que las partes faltantes de las locomotoras en cuestión fueron aprovechadas por los Ferrocarriles Nacionales, no está probado: este cargo se hace en los affidavits (el de W. C. Greenstreet y el de Ed. Mims), en los cuales los declarantes no se refieren a hechos en que ellos intervinieran, sino a hechos que dicen saber de oídas, siendo de notarse, además, la identidad de los términos en que hacen tales afirmaciones. Por lo demás, consta en el expediente que los Ferrocarriles Nacionales sufrían escasez de material rodante; que había varias compañías, además de la Burrowes Rapid Transit Co., corriendo sus propios trenes sobre las vías de los Ferrocarriles de México, así es que, aun aceptando que las partes faltantes de las locomotoras se hayan removido empleando a los aparatos y útiles de los mismos Ferrocarriles, esto revelaría solamente una falta de vigilancia, pero no que la remoción se haya hecho para que los Ferrocarriles aprovecharan esas partes, pues muy bien pudieran haberlas aprovechado las otras empresas que estaban haciendo el mismo negocio que la Burrowes Rapid Transit Co. No creo

que esté probada, por lo tanto, la colusión que se alega haber existido entre todas las autoridades de México, para un fin detestable de latrocinio.

23. En vista de todas las circunstancias que expongo anteriormente, opino que la suma de \$ 140,000.00 dólares en que el Comisionado Presidente estima los daños sufridos por el reclamante, es la suma apropiada que debe pagar el Gobierno Mexicano.

COMISIONADO NIELSEN

En este caso los Estados Unidos de América reclaman en nombre de H.G. Venable, la suma de \$184,334.84 dólares. La reclamación se funda, como se dice en la página 1 del alegato americano, "en la detención ilegal y la destrucción de cuatro (4) locomotoras por empleados, agentes, representantes y funcionarios de los 'Ferrocarriles Nacionales de México y Anexos, bajo el control del Gobierno', en unión del Tribunal Civil de Primera Instancia de Monterrey, México y del Síndico e Interventor en la quiebra de la Burrowes Rapid Transit Company (una sociedad americana que hacía negocios en México,) quienes desempeñaban sus funciones con nombramiento de dicho Tribunal."

El expediente del caso es muy largo abarcando numerosas copias de arreglos contractuales y de procedimientos judiciales. Sin embargo, los puntos más salientes que sustentan la reclamación presentada por los Estados Unidos pueden ser brevemente resumidos teniendo en cuenta las alegaciones contenidas en el Memorial y en el alegato.

En 1921, E.S. Burrowes, ciudadano americano, celebró un contato con F. Pérez, Director General de los Ferrocarriles Nacionales de México, por medio del cual el primero obtenía ciertos derechos para usar las vías de los Ferrocarriles, en conexión con el negocio de la Burrowes Rapid Transit Company, una compañía americana, que se ocupaba de transportes de carga. Para llevar a cabo esta empresa, Burrowes obtuvo la cooperación y ayuda del reclamante, Venable, que era el dueño de las propiedades de una compañía mexicana llamada la Merchants Transfer and Storage Company. Esta compañía y la Burrowes Rapid Transit Company, conjuntamente alquilaron cuatro locomotoras de la Illinois Central Railroad Company, sociedad americana. Los arrendadores convinieron en pagar a la Illinois Central Railroad Company \$35.00 dólares, moneda americana, por locomotora, por cada día que el arrendamiento estuviera en vigor, y además convinieron en que en caso que las locomotoras o cualquiera de ellas no fuera devuelta conforme a los términos del arrendamiento, o si todas o cualquiera de ellas sufrieran deterioro que las dejaran inservibles, pagarían al arrendador la suma de \$37,500.00 dólares, por cada locomotora. El arrendamiento podía terminarse previo aviso de 15 días dado por el arrendador. Los dos arrendatarios, junto con la National Surety Company, otra compañía americana, otorgaron una fianza para garantizar el adecuado cumplimiento de los términos del arrendamiento, y por medio de otro contrato los arrendatarios se obligaron, respecto a la National Surety Company, a indemnizar a esta compañía por cualquier pérdida que

podiera sufrir a causa de la ejecución de la fianza por lo cual las tres compañías se obligaban con respecto a la Illinois Central Railroad Company.

El día 22 de julio de 1921, aproximadamente, la Illinois Central Railroad Company dió aviso de la terminación del arrendamiento. Evidentemente surgieron dificultades entre Burrowes y Venable durante el curso de su relación comercial. El día 25 de agosto de 1921, aproximadamente, Venable, que había recibido aviso de la terminación del arrendamiento, dió los pasos necesarios para la devolución de las locomotoras. Estaba en Nueva York durante los meses de julio, agosto y septiembre de 1921. Según sus instrucciones, A.G. Wittington. Gerente General de Tráfico de la Burrowes Rapid Transit Company, envió un telegrama fechado el 25 de agosto de 1921, a P.E. Martínez, que tenía a su cargo la oficina de esta compañía en Monterrey. En este mensaje se ordenaba al último que devolviera las locomotoras a Brownsville, a la mayor brevedad. Martínez recibió el telegrama y dió los pasos necesarios para llevar a cabo las instrucciones contenidas en él, pero no pudo hacer la entrega de las locomotoras en Brownsville, a causa de una orden dada por C.C. Rochín, Superintendente de Transportes de los Ferrocarriles Nacionales de México. En 29 de agosto de 1921, C.M. Hammeken, que tenía a su cargo las oficinas de la compañía Burrowes en la ciudad de México, recibió en ese lugar el siguiente telegrama de Burrowes:

“Rapid Transit reventada por acción Venable y Waldrop. Prontamente haga que autoridades adecuadas prohíban locomotoras dejen la República hasta que todos los fletes que han sido cobrados sean pagados protegiendo mi nombre y el suyo. Protéjase usted mismo embargando cualquier cosa a la vista. No gire Zambrano ningunos fondos disponibles. Mi licencia buena todavía y si seguimos haciendo fletes podemos todavía hacer dinero usted y yo. Yo puedo obtener algún poder. Responda personalmente Hotel Ancira.”

Hammeken explica en un affidavit que acompaña al Memorial que al recibir el telegrama fué a Monterrey a conferenciar con Burrowes, quien urgió a Hammeken para que persuadiera a las autoridades del ferrocarril para que expidieran órdenes que impidieran que las locomotoras dejaran México, con el objeto de dar tiempo y oportunidad para embargarlas por deudas de la Burrowes Rapid Transit Company; que para ayudarlo a él (Hammenken) a que se expidieran tales órdenes, le dió una carta dirigida a un funcionario de los Ferrocarriles Nacionales de México; que esta carta fué presentada a Rochín con quien Hammenken declara que él “tenía buenas relaciones”; y que entonces Rochín envió su telegrama ordenando la detención de las locomotoras.

El día 3 de septiembre de 1921, Rochín envió a P.S. Alvarez, Superintendente de la División Norte de los Ferrocarriles Nacionales de México en Monterrey, el siguiente telegrama:

"11.05 A.M. Según instrucciones del Superintendente General no permita usted que las siguientes locomotoras pasen la frontera: Burrowes 2280, 2281, 2282, 2283, MKT 502, 506, 598 411, 413, ING 205, 229, 221, SA&AP 170 y 247 a menos que el señor Ocaranza lo autorice. Haga favor de contestar si queda entendido."

Habiéndose detenido las locomotoras por orden de Rochín, el Juez del Primer Juzgado Civil de Letras de Monterrey, el día 3 de septiembre, expidió una orden de embargo sobre las cuatro locomotoras, a consecuencia de un procedimiento instituido por R.L. Bateman, un empleado de la Burrowes Rapid Transit Company, para cobrar una deuda por la cantidad de 1,950.00 pesos, que alegaba se le debía por la compañía.

Se alega por el abogado de los Estados Unidos que Burrowes se valió fraudulentamente de la íntima amistad de Hammeken con Rochín, para tratar de persuadir a los Ferrocarriles Nacionales de que la detención de las locomotoras era para proteger los intereses de los dichos Ferrocarriles. Y con referencia a la orden de Rochín se arguye que su acción de detener a las locomotoras fué ilegal, extrajudicial e impropia; que Rochín seguramente tenía noticia con respecto al derecho de control sobre las locomotoras y con respecto a los propósitos fraudulentos de Burrowes, para estorbar a su coarrendatario la devolución de las locomotoras, de acuerdo con los términos del arrendamiento según el cual las habían obtenido de la Illinois Central Railroad Company; y que la acción de Rochín dió por resultado una falta de cumplimiento del contrato de arrendamiento, acarreado grandes pérdidas pecuniarias a Venable, de cuyas consecuencias es responsable el Gobierno Mexicano.

El abogado por México en su argumentación expresó la opinión de que Burrowes se valió del tribunal con el propósito de arruinar a Venable. Se desprende indudablemente de la prueba, que el embargo de las locomotoras fué instigado por Burrowes. Pero el abogado de México difiere del tribunal de los Estados Unidos con respecto a la corrección del proceder del tribunal al ordenar el embargo de los bienes de que se trata. El último sostiene que, ordenar ejecución sobre bienes que valen aproximadamente \$200,000 pesos, por una deuda de \$1,950,00 pesos, fué manifiestamente impropio; que el propósito de las disposiciones del Código Mexicano de Comercio es claramente que se embarquen propiedades sólo en suficiente cantidad para satisfacer la deuda; y que el Código evita cuidadosamente los embargos innecesarios.

Después del embargo de las locomotoras por orden del Tribunal, aparece que se hizo conocer al Juez, por el Lic. Salomé Botello, abogado mexicano de Venable, de un modo que se califica en el Memorial y en los anexos que lo acompañan de "extraoficial", que las locomotoras no eran propiedad de la Burrowes Rapid Transit Company, y que su devolución había sido pedida por la Illinois Central Railroad Company, según los términos del arrendamiento de las locomotoras. Aparece, además, que la responsabilidad del reclamante como arrendatario conjunto fué explicada al Juez, pero que el Juez rehusó levantar el embargo y permitir la reexportación de las locomotoras a los Estados Unidos, y dictó algunas órdenes más de embargo.

Botello, entonces, aconsejó a Venable que, como un expediente para contrarrestar la actitud del Juez relativa a que las locomotoras podían ser liberadas solamente a demanda de la Illinois Central Railroad Company, se podía pedir al Juez una declaración de quiebra contra la Burrowes Rapid Transit Company. Con este propósito, Venable, por consejo de su abogado, compró un giro, que había sido expedido por la Burrowes Rapid Transit Company en Monterrey sobre la misma compañía en Laredo, Texas, y que había sido descontado por un banco en Monterrey, no habiendo sido reconocido ni pagado en Laredo. Se demandó al Juez del Primer Juzgado Civil de Letras de Monterrey una declaración de quiebra, y esta demanda fué concedida por el Tribunal.

Carlos Leal Isla fué nombrado síndico provisional y Antonio Morales Gómez interventor, y el primero, según consta, dejó la propiedad a cargo directo de Francisco G. Familiar. No se exigió fianza de ninguno de estos hombres para proteger a las personas interesadas en la propiedad embargada.

La idea que funda la estrategia legal aconsejada por Botello, al obtener la declaración de quiebra contra la compañía Burrowes, evidentemente era la que el Juez tenía, conforme a la ley mexicana, que levantar prontamente el embargo de las propiedades que no pertenecían a la masa de la quiebra, y, además, la de que la adecuada conservación de la masa de la quiebra haría imperativa tal liberación, en vista del hecho de que, de acuerdo con el arrendamiento celebrado con la Illinois Central Railroad Company, y en la cual era parte solidaria la Compañía Burrowes con la compañía Venable, la compañía Burrowes era mancomunadamente responsable con la compañía Venable por el valor completo de todas las locomotoras si no se hacía la entrega después del aviso de la terminación del arrendamiento.

Venable convocó una junta de acreedores con la idea de efectuar un arreglo para la liberación de las locomotoras. Hizo saber a los acreedores que la continuada retención de las locomotoras no podía traerles ventaja puesto que aquéllos no eran activo de la quiebra; que por otra parte, tal retención era contraria a los intereses de la compañía Burrowes que estaba obligada legalmente a devolver las locomotoras. Todos los esfuerzos hechos por Venable para inducir a los acreedores a obrar fueron infructuosos. Aparece de una petición presentada por Venable al tribunal de Monterrey, que la indiferencia de los acreedores puede explicarse por el sentimiento que ellos tenían de que no podían perder nada por lo que pudiera suceder a una masa de bienes tal como la que poseía Burrowes en la actualidad. En esa petición, se alega, además, que los acreedores, conociendo la responsabilidad de Venable hacia la Illinois Central Railroad Company, esperaban que él arreglara sus reclamaciones contra la compañía Burrowes, con el objeto de poder lograr la liberación de las locomotoras. Venable en su solicitud dijo que en vez de someterse a tácticas de esta especie, recurría al Tribunal para que liberara las locomotoras como propiedad que no formaba parte de la masa de los bienes de la quiebra de la compañía Burrowes.

El día 22 de septiembre de 1921, la Merchants Transfer and Storage Company entabló juicio contra el síndico nombrado por el Juzgado, para obtener la liberación de las locomotoras. Este juicio fué instituído por una demanda que describía plenamente la propiedad de las locomotoras, las condiciones en que habían sido arrendadas a la compañía Venable y a la compañía Burrowes; la obligación de los arrendatarios de devolver las locomotoras a los propietarios, y las pérdidas que se sufrirían si no se efectuaba la entrega a los propietarios. Se acompañaron a la demanda copias de los documentos en que constaba todo lo que se ha dicho arriba. El Juzgado acordó dar al síndico cinco días para que contestara. El síndico contestó presentando una alegación de carácter técnico en la que pedía que se obligara a Venable a dar una fianza o seguridad, a presentar prueba de la personalidad con que reclamaba la devolución de los bienes, prueba de su representación legal de la Merchants Transfer and Storage Company y una declaración exacta de lo que pedía. El documento contenía una larga explicación de las bases legales de las llamadas excepciones "dilatatorias" interpuestas por el síndico. El abogado por Venable respondió a su vez a estas excepciones. Estas excepciones dilatorias fueron criticadas por el abogado de los Estados Unidos como tendientes a dilatar o a molestar a Venable. Con respecto a esto, se hace notar que, aunque conforme a las reglas del procedimiento ante el Juzgado el síndico tenía cinco días, que deberían contarse desde el 22 de septiembre, para formular su repuesta, no presentó tal contestación sino hasta el día 9 de octubre. El Juzgado, entonces, concedió un término de diez días para recibir pruebas. El síndico contestó que no había pruebas que rendir, y pidió al Juzgado que solicitara del Registro de la Propiedad constancia de si Venable o la Merchants Transfer and Storage Company poseían bienes raíces. El 28 de octubre el Juzgado acordó que se hiciera al Registro de la Propiedad la pregunta concerniente a los bienes raíces. El expediente no demuestra que se haya recibido hasta la fecha ningún informe respecto a esta cuestión.

En septiembre de 1921, Venable ocurrió al Juzgado de Texas para que se nombrara un síndico (receiver) que tomara a su cargo los bienes de la Burrowes Rapid Transit Company que también hacía negocios en Texas, con su principal oficina y asiento de negocios en Laredo, teniendo sus sucursales en otros lugares del Estado. La petición presentada por Venable hacía constar las dificultades existentes entre él y Burrowes con respecto a la devolución de las locomotoras que se habían obtenido de conformidad con el arrendamiento de la Illinois Central Railroad Company, y contenía alegaciones con respecto a sumas debidas por la compañía demandada a la Merchants Transfer and Storage Company, a responsabilidades que Burrowes había echado sobre Venable y a actos del primero ejecutados con absoluta falta de miramiento para con los intereses del segundo. Se presentó el Juzgado una copia del arrendamiento. El Juzgado accedió a la petición de Venable y nombró a W.C. Greens-treet como síndico (receiver). Subsecuentemente el tribunal acordó que las locomotoras embargadas en Monterrey eran de la propiedad de la Illinois Central Railroad Company.

Inmediatamente después de su nombramiento como síndico, (receiver) Greenstreet se dirigió al tribunal asentando que desde su nombramiento había tratado diligentemente de recoger y conservar los archivos de la Burrows Rapid Transit Company y de obtener posesión de las locomotoras, pero que no le había sido posible obtenerlo porque, según creía, habían sido detenidas primero, por una orden de uno de los funcionarios de los Ferrocarriles Nacionales de México y, segundo, por unos procedimientos de embargo en el Juzgado de Monterrey. El síndico (receiver) rogaba que el Juez lo autorizara a hacer representaciones adecuadas al Juzgado y a las autoridades de Monterrey o de cualquiera otra parte en México, con el propósito de que se le devolvieran las locomotoras, de acuerdo con los términos del arrendamiento según el cual se habían obtenido las locomotoras de la Illinois Central Railroad Company. El tribunal concedió esta facultad al síndico (receiver). Éste, entonces, salió para Monterrey con Venable y con sus abogados mexicano y americano y asistió a una audiencia en ese lugar ante el Juez del Juzgado Primero de lo Civil y del Síndico Isla, y presentó al tribunal órdenes del Tribunal de Texas estableciendo que las locomotoras eran propiedad de la Illinois Central Railroad Company. También se dió información al Juzgado respecto a la autorización conferida a Greenstreet por el Tribunal de Texas para que pidiera al Juzgado de Monterrey la devolución de las locomotoras; respecto a la demanda de la Illinois Central Railroad Company para la devolución de aquéllas, y respecto a las relaciones entre la Merchants Transfer and Storage Company y la compañía Burrows.

En un affidavit que se encuentra en el expediente, Greenstreet hace constar que él oyó decir al Juez del Juzgado Primero de lo Civil en Monterrey, que estaba convencido de que las locomotoras pertenecían a la Illinois Central Railroad Company y no tenían que responder de deudas de la compañía Burrows; que reconocía que la detención de las locomotoras en Monterrey era una gran injusticia a Venable y a la Merchants Transfer & Storage Company, que podía acarrear serias pérdidas, pero que no podía dictar orden para la devolución de las locomotoras, agregando que sólo lo haría a petición de Isla. En el mismo affidavit se asienta que Isla declaró, que él también estaba convencido de los mismos hechos con relación a la propiedad de las locomotoras y a la responsabilidad que tenía Venable de devolverlas; que si el Juez del Juzgado Primero de lo Civil de Monterrey ordenaba la devolución de las locomotoras, él, Isla, ejecutaría esa orden; pero que no la solicitaría.

El día 26 de diciembre de 1921, Botello presentó otra petición llamando la atención sobre el estado de las locomotoras y sobre que el día 31 de diciembre de ese año, expiraba el permiso para la reexportación de ellas libres de derechos, con el objeto de que esta información llamara la atención del síndico y del interventor y pudiera obtenerse la devolución de las locomotoras. No aparece que se haya tomado ninguna determinación sobre esta petición.

Recibidas las locomotoras por Isla, que había sido nombrado síndico y que era el representante legal de los Ferrocarriles Nacionales de México en Monterrey, fueron a su vez colocadas en manos de Francisco G. Familiar, un Super-

intendente de los Ferrocarriles Nacionales de México. Las pruebas existentes en el expediente demuestran que las locomotoras, mientras estaban en tal situación fueron desmanteladas. El expediente contiene un affidavit hecho por Greenstreet dando detalles del examen que hizo de las locomotoras e incorporando detalles que llenan casi quince páginas con la especificación de los artículos que habían sido robados. El expediente contiene otro testimonio juramentado de igual naturaleza. Greenstreet en su affidavit afirma que durante las ocasiones en que hizo la inspección de las locomotoras oyó conversaciones entre los empleados de los Ferrocarriles Nacionales de México, y que fué informado por ellos de que las partes faltantes de las locomotoras habían sido quitadas por ellos y por otros empleados de los Ferrocarriles Nacionales de México y usadas por dichos Ferrocarriles. El abogado de los Estados Unidos hace notar que eso fué losucedido seguramente; que las partes faltantes eran de tal especie que solamente hubieran podido ser quitadas por personas que dispusieran de aparatos para mover las locomotoras, tales como mecanismos para levantarlas; que seguramente las partes removidas fueron tomadas y usadas para reparar otras locomotoras semejantes de que eran propietarios los Ferrocarriles Nacionales de México, y que, como tales Ferrocarriles están bajo el control del Gobierno, el Gobierno Mexicano se aprovechó plenamente del desmantelamiento de las locomotoras. No se niega por México que las locomotoras fueron desmanteladas, pero se afirma que no hay prueba de que los Ferrocarriles sean responsables de los daños sufridos. Parece que es imposible evitar la conclusión de que las partes removidas fueron usadas para reparar otras locomotoras. Además, hubiera sido muy simple obtener pruebas sobre este punto de las personas conectadas con estos serios puntos, y, seguramente ello era lo que lógicamente debía haberse hecho. Las locomotoras estaban en tal condición que las compañías de seguros americanas que las habían asegurado contra robo, destrucción y detención, pagaron sus pólizas sin ninguna objeción con respecto a su responsabilidad.

Las contenciones defendidas por los Estados Unidos aparecen abarcar tres puntos fundamentales: (1) la legalidad de la orden de Rochín al detener el movimiento de las locomotoras, (2) la propiedad de los procedimientos judiciales ante el Juzgado de Monterrey, (3) el robo de la destrucción de las locomotoras. Se alega que los actos indebidos de las autoridades mexicanas dieron por resultado una interferencia en derechos contractuales del reclamante y, por consecuencia, una gran pérdida pecuniaria.

Soy de opinión de que el acto de Rochín debe considerarse como ilegal e impropio aun sin tener en cuenta qué información o motivo lo provocaron. El error no puede usarse propiamente como defensa legal contra la responsabilidad causada por la acción de Rochín. Véase el caso *Costa Rica Packet*, Martens, N.R.C. 2nd. Ser. XXIII (1898), pp. 48, 715 y 808; el caso de la *Union Bridge Company*, según el Convenio Especial de 18 de agosto de 1910, entre los Estados Unidos y la Gran Bretaña, Informe del Agente Americano, pág. 376. Los casos de *Jessie*, *Thomas F. Bayard* y *Pescawha*, *Ibid*, pág. 479. El acto de Rochín fué una interferencia en los derechos de Venable y en los de-

rechos de la Illinois Central Railroad Company. En todo lo concerniente al contrato hecho por Burrowes con los Ferrocarriles Nacionales de México, los funcionarios de los últimos naturalmente tenían que tratar con Burrowes o sus agentes. Sin embargo, cuando se pidió a Rochín que impidiera que las locomotoras salieran de México, no es concebible que no haya apreciado que tenía enfrente una situación enteramente anormal que requería precaución y plena información de los hechos que se relacionaban con ella. Según mi opinión, se desprende de la prueba que sí tenía tal información. No se presentó por México testimonio de Rochín sobre este punto. C.M. Hammeken en un affidavit jura que explicó a Rochín que se deseaba la detención de las locomotoras por orden del segundo, para que pudieran ser embargadas por el Juzgado. Parece que no hay estipulación en el contrato Burrowes-Pérez, según la cual Rochín pudiera tener el derecho o el deber de detener las locomotoras. No está demostrado por ninguna constancia en este caso que el Juzgado de Monterrey diera efecto a ningunos derechos en favor de los Ferrocarriles, según el contrato. De cualquier manera, el embargo de las locomotoras por funcionarios administrativos no parece que sea un adecuado ejercicio de esos derechos. Puede observarse, aunque el punto no sea importante, que parece que Rochín sabía que Burrowes era solamente un arrendatario. Hubiera sido un estado de cosas muy anormal el que Burrowes o su compañía fueran propietarios y manufactureros de locomotoras en México. Parece igualmente cierto que Rochín estaba informado con respecto a los derechos tanto de Venable como de la Illinois Central Railroad Company.

De manos de los funcionarios administrativos de los Ferrocarriles controlados por México, las locomotoras pasaron al control de las autoridades judiciales mexicanas. Sea lo que sea, respecto a la posición en derecho internacional de los procedimientos del embargo, parece claramente que fueron de un carácter inusitado. Bateman inició procedimientos para cobrar aproximadamente \$900.00 dólares de la compañía Burrowes, que admitió el adeudo. Burrowes designó para embargo "todo el negocio representado por él". El Juzgado, entonces, autorizó el embargo de \$200,000.00 dólares aproximadamente, valor de propiedades que no pertenecían a esa compañía, para asegurar una deuda de \$900.00 dólares. El art. 1395 del Código de Comercio Mexicano que señala la clase de bienes y el orden en que pueden ser embargados para satisfacer deudas, parece disponer claramente que se deben embargar bienes solamente en suficiente cantidad para satisfacer la deuda reclamada. Según aparece, no se hizo examen con relación a la propiedad de los bienes embargados. No se dieron razones para el embargo de esta gran cantidad de bienes, como por ejemplo la de existir embargos anteriores. No se dió fianza para indemnizar a nadie por las pérdidas que pudieran sufrirse como resultado del embargo.

Los procedimientos de quiebra que siguieron a los procedimientos de embargo, son, en mi opinión, también de un carácter inusitado. Sucede alguans veces que se toma posesión de bienes que no forman parte de la masa de la quiebra. Esto ocurre cuando entre los bienes que están en la custodia de un

quebrado, se encuentran cosas cuya propiedad no se haya transmitido legalmente al quebrado o casos cuyo título legal no sea claro. Parece obvio que cuando se declaró la quiebra, el Juez de Monterrey y los que obraban a sus órdenes y todos los acreedores, eran conocedores del hecho de que las locomotoras no pertenecían a Burrowes o a su compañía. No eran parte de la masa de la quiebra. Eran propiedades que, conforme a las disposiciones de los arts. 998 y 999 del Código de Comercio Mexicano, debían ser devueltas al dueño. Estos artículos previenen en parte que ciertos bienes especificados, incluyendo los bienes que un quebrado pueda tener en arrendamiento, se consideren como pertenecientes a terceros y sean puestos a la disposición de sus legítimos dueños.

El Juez, al acceder a la demanda de declaración de quiebra, se refiere a una carta que, según él, crea una muy fuerte presunción de que el equipo ferrocarrilero de la Burrowes Rapid Transit Company, no es propiedad de la compañía, dando ésta como una razón para su decreto de quiebra. Podría probablemente inferirse de esto que, según la ley mexicana, una empresa no podría ser declarada en quiebra a causa de la falta de pago de una parte relativamente pequeña de sus deudas, cuando un acreedor tiene muchas más propiedades de las que son necesarias para satisfacer tales deudas, y que en un caso de esa especie, el acreedor debería ser llevado a juicio obteniéndose en él una sentencia pecuniaria que podría ser satisfecha con una pequeña porción de los bienes del deudor. Todos los archivos de la Burrowes Rapid Transit Company habían sido tomados en custodia cuando se declaró la quiebra, y, por supuesto, revelaban claramente que la compañía Burrowes no era propietaria de las locomotoras y también que Venable era arrendatario mancomunado, y que la Illinois Central Railroad Company era la propietaria. Las representaciones hechas al Juez por Botello y por Grenstreet, síndico (receiver) nombrado por el tribunal de Texas, también hicieron conocer al juez y al síndico, el estado legal de esas máquinas.

Que las locomotoras no eran parte de los bienes del quebrado, y, por lo tanto, no podían ser adecuada y legalmente tratadas como tales, era perfectamente patente para todas las personas que tenían cualquiera conexión con los procedimientos de quiebra. Aparece que la sola razón dada para no devolver las locomotoras, fué la de que debían ser devueltas solamente a su propietario directamente y no al arrendatario que tenía derechos de posesión. El abogado por México declaró en su argumentación que esta actitud por parte del Juzgado y del síndico, fué consistente con la ley mexicana, y que si el propietario no los pedía, los bienes tenían que ser rematados y vendidos. Me parece inconcebible que esta sea una correcta interpretación de la ley de México, y que cuando se trata de procedimientos drásticos, tales como los procedimientos de quiebra, en los que un negocio individual o de una sociedad desaparecen, aplicándose los bienes del dueño para satisfacer las reclamaciones de los acreedores, la ley disponga que la propiedad perteneciente a terceras personas, — bienes cuyo título sea claro — sea retenida y vendida en remate, para satisfacer deudas de un acreedor a quien tales bienes no pertenecen, simplemente

porque la parte que pide la devolución de la propiedad tiene sólo un derecho posesorio, o como en el presente caso, es el propietario de un bien representado por un arrendamiento.

El art. 1416 del Código de Comercio de México previene que “el Juez que conozca de la quiebra proveerá sobre la conservación de los bienes de la masa, nombrando al efecto un síndico provisional y un interventor.”

El art. 998 de ese Código, contiene la siguiente disposición con relación a la devolución de bienes que puedan haber sido embargados y que no pertenezcan al quebrado:

“Las mercancías, efectos y cualquiera otra especie de bienes que existan en la masa de la quiebra cuya propiedad no se hubiere transferido al quebrado por un título legal e irrevocable, se considerarán de dominio ajeno y se pondrán a disposición de sus legítimos dueños previo el reconocimiento de su derecho en junta de acreedores o en sentencia firme, reteniendo la masa los derechos que en dichos bienes pudieran corresponder al quebrado, en cuyo lugar quedará sustituida aquella siempre que cumpliere las obligaciones anexas a los mismos.”

Según el artículo 999 de ese Código, los bienes que el quebrado tenga en arrendamiento, están incluidos “dentro del precepto” del artículo anterior.

Se avanza en favor de los Estados Unidos que las locomotoras, que eran claramente de la propiedad de la Illinois Central Railroad Company, y cuyos derechos posesorios radicaban en los arrendatarios al tiempo del embargo, debieron haber sido liberados por un acuerdo del Juzgado dado por su propia iniciativa, puesto que este Juzgado sabía indudablemente que los bienes no pertenecían al quebrado; o, por lo menos que debían de haber sido liberados prontamente ya cuando el síndico presentó demanda pidiendo la devolución, o ya después de la audiencia a que concurrió Greenstreet. El abogado por México argumenta, por otro lado, que, según la ley, los bienes debían ser devueltos solamente a su dueño directamente, y que, a falta de una petición de este dueño, los bienes deberían ser vendidos para satisfacer las reclamaciones contra el quebrado. Cuando el Código Mexicano de Procedimientos Civiles previene que la propiedad no perteneciente al quebrado debe ser entregada a los propietarios, parece que es de sentido común interpretar que los bienes provenientes de arrendamiento deben ser entregados al propietario del arrendamiento o, en otras palabras, al dueño de la propiedad representado por el arrendamiento.

El Código Civil del Distrito Federal y los Territorios Mexicanos contiene algunos capítulos dedicados a arrendamientos, los que están definidos como contratos por los cuales una persona cede a otra el uso o goce de una cosa por cierto tiempo y en virtud de cierto precio. Cuando los bienes arrendados son tomados por autorización gubernamental, el propietario del arrendamiento es, naturalmente, privado del uso de su propiedad. Este simple punto está perfectamente ilustrado por el caso *Modern Transport Company, Ltd. v. Duo-*

ric Steamship Company, Law Reports, King's Bench Division, vo.1.1916,p.726, en el que se sostuvo en un caso concerniente a la requisición de un buque por el Almirantazgo Británico, que el interés que fué afectado por la requisición fue el del fletador y no el del propietario. Desde el punto de vista de la práctica internacional, es interesante hacer notar la siguiente definición de dueño en las Reglas y Ordenes Británicas de Tribunales de Presas:

“Por “dueño” debe entenderse cualquiera persona a quien haya pasado la propiedad de un navío embargado o tomado como presa, en todo o en parte, por obra de la ley, y debe entenderse también cualquiera persona que intervenga en una causa a nombre del dueño, o que intervenga, reclame o alegue un interés en tal navío.” Tiverton's Prize Law, “Rules and Orders”, p.1.

Una regla que privara a un arrendatario de derecho de comparecer en los tribunales para recobrar el uso de su propiedad y que reconociera solamente al propietario no en posesión, parecería una regla arbitraria cuyo efecto sería destruir las relaciones contractuales entre el arrendatario y el arrendador, puesto que el bien podría ser arrebatado al que tiene el derecho de posesión y entregado a otro, que, en virtud de un precio, hubiera vendido ese derecho a otro. El abogado mexicano no dió citas ni autoridades legales para sostener tal interpretación del Código Mexicano de Comercio.

El abogado de los Estados Unidos arguyó, con considerable razón, según me parece, que la negación del Juez de Monterrey y del síndico, Isla, respecto a que Venable tuviera alguna capacidad como arrendatario para pedir la devolución de las locomotoras, fué una denegación de justicia que cae bajo bien conocidos principios de derecho internacional asegurando a un extranjero el derecho de ser oído en los tribunales. Una denegación de justicia, según este término se entiende en derecho internacional, no puede fundarse, por supuesto, en que un Juzgado rehuse oír una causa sobre la que el tribunal no tiene jurisdicción, como cuando una nación no permite que se le demande por agravios (torts) o cuando los tribunales no tienen jurisdicción para decidir sobre cuestiones de naturaleza política. Pero parece claro que es un principio establecido en derecho internacional, que un litigante extranjero debe tener las mismas oportunidades que un ciudadano para establecer su caso. Sobre este punto véase Ralston, *International Arbitral Law and Procedure*, p. 47; *Revue Generale de Droit International Public*, vol. XIII, pp.22-23; caso Duthil and Faisans, bajo la Convención de 15 de enero de 1880, entre los Estados Unidos y Francia, *Boutwell's Report*, p. 91. Parece claro que tanto el Juez como el síndico tomaron la posición de que el único obstáculo para devolver las locomotoras, era que el dueño debía pedirla y no la pidió. El abogado mexicano arguyó que esta posición estaba correctamente basada en la ley mexicana. Si esa es la interpretación correcta de la ley mexicana, entonces, por supuesto, el tribunal, al rehusarse a entregar los bienes a un arrendatario, no denegó a Venable recursos concedidos por la ley mexicana a los na-

cionales mexicanos, y si aquél sufrió una denegación de justicia, ésta fué inherente a la ley.

El abogado por los Estados Unidos discutió plenamente el punto de que evidentemente tanto el Juez de Monterrey como el síndico, Isla, sabían que los bienes embargados no eran parte del patrimonio de la compañía Burrowes. Los hechos de que la prueba documental establecía claramente la propiedad de las locomotoras, los derechos de los arrendatarios y la consiguiente no responsabilidad de las locomotoras como parte del patrimonio de la compañía Burrowes, dan, según creo, una explicación satisfactoria al carácter de los procedimientos que tuvieron lugar cuando el síndico (receiver), Greenstreet, acompañado por el abogado mexicano, trataron de obtener la devolución de las locomotoras del Juez de Monterrey y del síndico Isla. El abogado por México discutió diferentes clases de procedimientos que afirmó podían haberse empleado y que no fueron empleados. En mi opinión, no hay nada en el Código de Comercio Mexicano que indique que los procedimientos con relación a la devolución de bienes que, por alguna razón, se han tomado en posesión, aun no siendo parte de los bienes de una quiebra, sean diferentes de los procedimientos que se siguen conforme a la ley de quiebra de los Estados Unidos y, sin duda, conforme a las leyes de otros países. Estos bienes, naturalmente, son en general devueltos prontamente por medio de procedimientos de carácter informal. Es claro que ninguna otra forma de procedimiento sería adecuada, excepto en el caso de que se suscitaren cuestiones contenciosas con relación a la propiedad, en cuyo caso, por supuesto, se hace necesario un litigio formal. Ninguna ley que puede llamarse buena puede permitir el despojo innecesario hecho a un propietario de bienes contra los cuales no hay reclamación. Indudablemente es un deber que recae sobre los funcionarios el tomar precaución contra el aseguramiento de tales bienes. En los Estados Unidos los funcionarios que obran bajo la dirección del tribunal, deberían devolver los bienes; según el Código Comercial Mexicano, parece que la propiedad debería ser devuelta por una orden del Juez, a menos que los acreedores estuvieran de acuerdo. Parece que no hay nada en el Código que dé derecho a inferir que propiedades que no forman claramente parte de los bienes de una quiebra, no puedan ser entregados por el Juez, obrando aún por iniciativa propia. Por lo que toca a la ley y al procedimiento mexicanos, es interesante hacer notar que en el expediente hay noticia de que dos carros tanques arrendados a los Ferrocarriles Nacionales de México fueron asegurados en conexión con los procedimientos contra la compañía Burrowes. Se dirigió una comunicación al síndico Isla, en la que se hacían constar los hechos con relación a la propiedad y al arrendamiento, pidiéndole la devolución de los carros, visto lo cual, Isla, presentó diligentemente una opinión al efecto de que los carros no estaban sujetos a detención por el Juez de la quiebra.

El abogado por México criticó a Botello por el consejo que dió a Venable y criticó al Juzgado por verificar actuaciones que calificó de "informales". No puedo percibir lo merecido de esta crítica en ninguno de los dos casos. Botello fué elegido como abogado, según se explica en el Memorial, por ser un aboga-

do distinguido. Me parece incomprensible que un abogado de posición en Monterrey, no esté familiarizado con una cosa tan simple del buen ejercicio de su profesión como es una solicitud hecha a las autoridades apropiadas, que conocen de una quiebra, para la liberación de bienes que de alguna manera cualquiera no forman parte del patrimonio del quebrado. Además, la audiencia que celebró el Juez en Monterrey cuando Greenstreet, el síndico (receiver) nombrado por el más simple tribunal de Texas, apareció ante él con el abogado, me parece el más simple procedimiento que podría esperarse en asuntos de esta clase. En esa audiencia, se presentó ante el Juez, muy adecuadamente, según me parece, gran cantidad de documentos que revelaban la propiedad de las locomotoras y la situación de los arrendatarios. No se trataba de un procedimiento para dar efectos a una sentencia extranjera. Es pertinente no olvidar que el Juez no objetó este procedimiento, por lo cual debe asumirse que era perfectamente regular en México. Al llegar a tales conclusiones, ponga mientes, naturalmente, en las funciones especiales del Juez al tratar de la liberación de bienes que claramente no forman parte de la masa de la quiebra. Por supuesto que, generalmente hablando, los procedimientos ante los tribunales son de un carácter formal.

Han sido repetidamente discutidos ante la Comisión los principios con respecto a la reserva con que un tribunal internacional debe examinar los procedimientos de los tribunales domésticos contra los que se presenta queja. En mi opinión sería muy extraño proceso de razonamiento el que la Comisión tratara, por una parte, de tener como impropia la actitud del Juez al conceder una audiencia de esta clase, que tenía por objeto proporcionar a un extranjero la oportunidad de presentar amplias pruebas sobre materias que estaban ante la consideración de la corte, y, por otra parte, tuviera por adecuado un acuerdo dado por el Juez acerca de que el arrendatario no tenía personalidad ante el Juzgado, y que las locomotoras podían ser devueltas al propietario que estaba en territorio extranjero, el cual, en este caso, era una compañía, que por obvias razones, expuestas al Juzgado, tales como la de la completa protección que tenía por virtud de la fianza, y por otras razones prácticas, no quería comparecer pidiendo la devolución de las locomotoras.

En el punto en que Venable se encontró burlado en todos sus esfuerzos para evitar que cayera sobre él una pérdida de 150,000.00 dólares y que se le impidiera llevar a cabo sus obligaciones contractuales hacia la Illinois Central Railroad Company, tuvo que afrontar una situación que se indicará brevemente. A instigación de Burrowes, las locomotoras fueron tomadas por orden de Rochín. Poco tiempo después, aparentemente seis horas aproximadamente después de que la detención se hizo, los bienes fueron embargados para satisfacer una deuda de \$900.00 dólares aproximadamente, y los esfuerzos que se hicieron para obtener la liberación de los bienes que no pertenecían al deudor, no tuvieron éxito. Se declaró la quiebra y todos los esfuerzos para obtener la liberación de los bienes que claramente no eran parte de la masa de la quiebra, no tuvieron éxito igualmente. El Juez no quería sentenciar la devolución por su propia iniciativa, o con motivo de las representaciones hechas ante

él "informalmente" ya por Botello o ya por Greenstreet, el síndico (receiver) nombrado por el tribunal de Texas, aunque era obvio para el Juez que bienes que no eran parte de la masa de la quiebra se detenían con gran perjuicio para la persona interesada. El síndico no quería liberar los bienes, aunque él también conocía que estaba detentando bienes que no eran de la masa de la quiebra, y respondió al procedimiento que se instituyó para obtener la devolución por una serie de alegaciones dilatorias. Evidentemente, el Juzgado no decidió sobre los derechos de nadie. Véase el Memorial americano, pag. 18; el Alegato Mexicano página 99.

Una acción de quiebra es un procedimiento muy serio y drástico. El quebrado queda privado de sus bienes que son aplicados a las deudas de sus acreedores. El objeto de los procedimientos de esta clase, es muy semejante, según las leyes domésticas de todo el mundo. En los Estados Unidos, un procedimiento de quiebra es considerado semejante, en principio, a un procedimiento de equidad. En todos los países es incuestionablemente deber de los funcionarios que actúan en un caso de quiebra, conducir los procedimientos y con la mayor prontitud consistente con el curso adecuado del procedimiento y con el mayor cuidado posible para salvaguardar los derechos del quebrado y los derechos de los acreedores. Una vez que el Juzgado declara la quiebra e inicia los procedimientos, es, seguramente, el deber de los funcionarios relacionados con estos procedimientos, llevarlos a cabo en esta forma y definir los derechos relativos de todas las partes. Seguramente que no se decidió sobre los derechos de nadie. Los procedimientos parecen estar ahora en la situación que tenían cuando fueron instituidos, y los bienes que valían aproximadamente \$200,000.00 dólares, y que fueron embargados y detenidos, aunque no eran bienes de la quiebra, fueron robados y destruidos. La acción de las autoridades administrativas y judiciales responsables de esta situación constituyen, según lo alegan los Estados Unidos, una denegación de justicia.

Todas las cuestiones discutidas con relación a esta reclamación por lo que ve a las leyes y procedimientos mexicanos y a la disposición del activo de la quiebra para satisfacer las reclamaciones de los acreedores, no tienen que ver absolutamente para la decisión adecuada de este caso. La Comisión no está llamada a concluir sobre estas materias. La Comisión no tiene ante sí la cuestión relativa a los deberes del Juez o del síndico o del interventor a disponer del patrimonio del quebrado. El punto fundamental del caso que está ante la Comisión, es obviamente saber si recae responsabilidad sobre el Gobierno Mexicano por el tratamiento que se dió a bienes que no eran parte de la masa de la quiebra y que fueron tomados en posesión por autoridades mexicanas y robados después de que fueron embargados. No puede ser seguramente negado que la intromisión de Rochín privó efectivamente a Venable del control de su propiedad. De la misma manera, Venable fué absolutamente privado del control sobre los bienes cuando la corte decretó su embargo, y, después, decretó la quiebra. Soy de opinión que, no puede avanzarse plausiblemente que cuando las autoridades de un gobierno, sean judiciales, administrativas o militares, toman posesión de bienes de un extranjero, sin que se pvea a salva-

guardarlos contra las pérdidas que puedan sobrevenir por destrucción o robo, puede, con razón, alegarse en defensa contra la responsabilidad que se alega fundándose en tal acción, que los bienes después de haber sido detenidos, fueron entregados a personas sobre las que el gobierno no asume responsabilidad y que, por lo tanto, no puede haber obligación por la destrucción o robo de tales bienes.

Me parece extaño, si la contención del abogado por México es correcta, que el síndico no puede ser considerado, según la ley mexicana, como un funcionario del Juzgado sino como un mero representante de la masa de la quiebra, una "persona privada", como se le llamó, por quien no hay responsabilidad por parte de México. El síndico, conforme a la ley mexicana, además de ser el custodio de los bienes sujetos a la decisión del Juez que tiene jurisdicción en los procedimientos de quiebra, parece también desempeñar, en cierta medida, deberes semejantes a los desempeñados por el "referee", según la ley de quiebra de los Estados Unidos, quien, en cierto sentido, podría ser llamado un sub-juez. Véanse sobre este punto los arts. 1442, 1489 y 1490 del Código Comercial de México. Las determinaciones del tal sub-juez con relación a la naturaleza de las reclamaciones presentadas por los acreedores contra la quiebra; a los bienes que están sujetos al pago de las deudas; a las deudas existentes, y a la graduación de créditos; son todas cuestiones de carácter judicial que deben últimamente presentarse al Juzgado para que las decida en definitiva. Pero si de hecho tales cuestiones judiciales no son manejadas de ninguna manera por el síndico, entonces, por supuesto, están manejadas por el juez. Seguramente que no puede decirse, según la ley mexicana, que determinados bienes pueden ser asegurados por orden de un Juzgado, y que, después, todo lo concerniente a los importantes procedimientos que tocan a la disposición de bienes que no pertenecen a la quiebra, a la prueba de las deudas y a la disposición de los bienes para satisfacción de esas deudas, es dejado enteramente por el Juez a los acreedores para que lo arreglen como asuntos privados y no judiciales, quedando éstos libres para repartirse la masa de la quiebra. Tampoco puede ser mantenido plausiblemente, que en los casos en que se trata de los bienes de un extranjero, no haya responsabilidad por parte de México por ninguna persona, y suceda lo que suceda a los bienes.

Se ha demostrado que, según el Código de Comercio de México, el Juez tiene jurisdicción sobre la entrega de los bienes que no forman parte de la masa de la quiebra, y se ha demostrado por el expediente en este caso, que el síndico obró en asuntos como éste sujetos al control del Juez. Me parece que el lenguaje del Código no se presta a la interpretación que sostiene que los derechos del síndico son de carácter privado, y que el Juez que tiene jurisdicción en el caso de quiebra, no tiene responsabilidad. Pero, aun si ésta fuera la situación de la ley mexicana, mi opinión es que la existencia de una ley de esta naturaleza, no relevaría al Gobierno de México de la responsabilidad por la privación de los bienes durante el curso de los procedimientos de quiebra, y más particularmente, *tratándose de bienes que no eran parte de la masa de la quiebra, como sucede en esta reclamación.*

Según la ley de los Estados Unidos, el síndico (receiver) y el "trustee" y otras personas relacionadas con los procedimientos de quiebra, son funcionarios del Juzgado. Según la ley internacional, una nación es responsable por la conducta de sus funcionarios judiciales. El abogado de los Estados Unidos sugirió que, si en un procedimiento de quiebra, o fuera de la disposición de los bienes de una quiebra, en un procedimiento para obtener la liberación de bienes que no forman parte de la masa, tales funcionarios judiciales fueran culpables de falta grave, los Estados Unidos no podrían negar la responsabilidad por sus actos, en vista del Art. I de la Convención de 8 de septiembre de 1923, según la cual, las partes contratantes son responsables por los actos de los funcionarios y otras personas que obran por cualquiera de los gobiernos. Opino, que el Gobierno de México no puede declararse sin responsabilidad por personas que desempeñan la misma clase de deberes en México, sólo por el hecho, si tal es la realidad, de que tales personas no están designadas o consideradas como funcionarios, según la ley mexicana. La ley mexicana requiere que ellos conserven los bienes asegurados en los procedimientos de quiebra. El carácter de las funciones que las personas desempeñan y la manera en que esas funciones se cumplen, son las que determinan la cuestión de responsabilidad.

En relación con la decisión del caso Massey, Registro No. 352, los Comisionados expusieron la opinión de que es un sano principio que siempre que la mala conducta de las personas que desempeñan funciones gubernamentales, cualquiera que sea su personalidad particular según la ley doméstica, dé por resultado el que una nación deje de cumplir sus obligaciones según el derecho internacional, la nación sufra la responsabilidad por los actos indebidos de tales personas. En mi opinión, el mismo principio general de responsabilidad es aplicable a la conducta que dé por resultado un agravio directo a un extranjero - a su persona o a sus bienes. El abogado por México expuso, que podría instaurarse acción legal contra las personas responsables contra el robo y la destrucción de las locomotoras. Indudablemente que esa es una buena disposición de la ley mexicana. Pero, de acuerdo con el Artículo V de la Convención de 8 de septiembre de 1923, no puede alegarse en defensa de una reclamación que el reclamante dejó de usar de los recursos locales. Los dos Gobiernos creyeron deseable eliminar tal defensa.

Entiendo que el Gobierno Mexicano permite que se le demande por agravios; los Estados Unidos no lo permiten. Pero, aun en los Estados Unidos existe, al menos, lo que pudiera llamarse un recurso teórico en todos los casos en que se reclama contra el Gobierno de los Estados Unidos, porque pueden sostenerse acciones contra las personas directamente responsables por los actos indebidos que se alegan y que sirven de base a las reclamaciones. No quiero decir que un gobierno deba ser tenido, en todo caso, como asegurador de bienes que están en la custodia de sus representantes, hasta el punto de que sea responsable, por ejemplo, por los bienes tomados por bandidos profesionales contra cuyos actos no fueren efectivas medidas razonables de policía. Tal situación no se presenta, según el expediente, en este caso, pues consta que las propiedades estaban directamente al cuidado de un abogado de los Ferro-

carriles Nacionales de México bajo control del Gobierno, y de Familiar, uno de los superintendentes de los Ferrocarriles, demostrándose, además, la manera en que las locomotoras fueron desmanteladas, cosa a la que se ha hecho referencia antes. En el caso presente, la responsabilidad por el robo y la destrucción de los bienes, me parece ser perfectamente clara, a menos de que se sustente la opinión, que no creo claramente falta de base, de que México no es responsable ni por el Juez ni por el síndico.

Hay otro aspecto del caso que, según mi opinión, revela claramente la responsabilidad del Gobierno de México. Parece que es un bien establecido principio de derecho internacional, que puede fundarse denegación de justicia en que las autoridades de un gobierno dejen de dar efecto a las decisiones de sus tribunales. Ver el caso Putnam, Registro No. 354; el caso Youmans, Registro No. 271; y el caso Mallén, Registro No. 2935, decididos por esta Comisión; también el caso Montano, Moore, International Arbitrations, tomo 2, pág. 1630; el caso Fabiani, Ibid, tomo 5 pag. 4878; y el caso W.R. Grace & Co. vs. Peru, Foreign Relations of the United States, 1904, pag. 678. El caso Lord Nelson decidido bajo el Convenio Especial de 18 de agosto de 1910, entre los Estados Unidos y la Gran Bretaña, ilustra de una manera interesante este punto. American Agnet's Report, pag. 432. En ese caso, el Gobierno Británico reclamó por causa de detención de la goleta Lord Nelson, poco antes de la declaración de guerra entre los Estados Unidos y la Gran Bretaña en 1812. Un tribunal americano decidió que la detención del navío era ilegal, ordenando que fuera vendido y que el producto de la venta se pagara al propietario. El acuerdo del tribunal con respecto al pago a los propietarios, no fué cumplido, porque los fondos fueron robados por el empleado del tribunal. En los procedimientos ante el tribunal arbitral, el Agente Americano admitió la responsabilidad en la reclamación por \$5,000.00 dólares, la suma principal reclamada y dejó a la consideración del tribunal la cuestión de si debían de incluirse los intereses en la sentencia. El tribunal dió una sentencia en el caso incluyendo la suma principal de \$5,000.00 dólares e intereses que sumaban \$18,644.30 dólares.

Venable tenía originalmente derecho posesorio con respecto a las locomotoras detenidas. Después obtuvo un título completo sobre ellas. Si Venable hubiera proseguido su litigio para obtener las locomotoras, cualesquiera que hubieran sido el tiempo y los medios que hubiera empleado, no hubiera podido nunca haber obtenido justicia por medio de la devolución de ellas, porque habían sido robadas y destruidas mientras estaban bajo la custodia de personas que habían obtenido control sobre ellas por procedimientos legales,

cualquiera que sea la naturaleza de éstos. Ni el Juzgado mexicano de Monterrey ni cualquiera otro Juzgado, hubiera podido dar efecto a la decisión que devolviera las locomotoras a Venable o a cualquiera otra persona. El expediente demuestra que los restos de las locomotoras son inservibles. No fueron vendidas para satisfacer las deudas de los acreedores.

En la contestación se cuestionó la capacidad de Venable como reclamante. No hay duda con relación a la ciudadanía americana de Venable. Si se considerase que a pesar de su propiedad sobre todos los intereses de la reclama-

ción, hubiera necesidad de que se le hiciera la asignación por la Merchants Transfer & Storage Company, compañía mexicana, que acompaña al Memorial, no habría duda del carácter satisfactorio de la asignación otorgada por la Junta Directiva de la Compañía, en favor del propietario de todos los bienes de la compañía.

Fuera de todo lo que puede decirse con respecto a los demás puntos del caso, soy de opinión que es claro que México debe ser considerado responsable en dos puntos, ambos directamente conexos con la destrucción y robo de las locomotoras. ¿Es México responsable por la detención de bienes por actos administrativos y judiciales, por la continuada detención de bienes y por la destrucción y robo de bienes, después de la detención? Es claro que, por una parte, ningún Juzgado podría dar una sentencia restituyendo las locomotoras que están arruinadas e inservibles, y ciertamente este hecho es tan determinante de la responsabilidad, como hubiera sido el hecho de que las autoridades mexicanas hubieran dejado de dar efecto a la sentencia de restitución si tal sentencia hubiera sido dada y los bienes hubieran sido destruídos y robados después de dictada la sentencia, de tal manera que se hiciera imposible la ejecución de ella. El Gobierno de México presentó copias certificadas de los expedientes judiciales del procedimiento ante el Juez de Monterrey y al Memorial americano se acompañaron copias de algunos de esos expedientes. No se ha presentado constancia de ninguna decisión del Juzgado adjudicando finalmente los derechos de propiedad a nadie en ninguno de estos procedimientos. La situación, después de cerca de seis años de que empezaron los procedimientos, da una prueba de su carácter. Es igualmente claro, por otra parte, que se debe dar compensación por las propiedades de que tomaron posesión autoridades judiciales mexicanas después de que habían sido determinadas por acción administrativa y que fueron destruídas y robadas con la aquiescencia o cooperación de alguno de los nombrados por el Juzgado, para cooperar con él en salvaguardarlos, de acuerdo con los requisitos de la ley mexicana.

En 1922, se dió una sentencia contra la National Surety Company, en favor de la Illinois Central Railroad Company, por valor de cuatro locomotoras o sea por \$150,000.00 dólares, más los intereses y costas que suman en todo \$153,725.00 dólares. Como Venable era responsable con respecto a la Surety Company por esa suma, se dictó sentencia contra él, con intereses, en todo por \$154,340.10 dólares. Esta suma completa fué pagada por él a la Surety Company. Véase Memorial, pags. 365, 356, 369 y las pruebas presentadas por los Estados Unidos el 8 de marzo de 1927. La compañía de ferrocarril cedió todos sus intereses en las locomotoras a la Surety Company, quien, a su vez, cedió sus intereses a Venable. Según los términos del arreglo que Venable hizo con las compañías de seguros que habían asegurado las locomotoras, todos sus derechos a los bienes fueron cedidos a Venable. Por una orden del tribunal de Texas que decretó una liquidación judicial (receivership) de la compañía Burrowes, Greenstreet, el síndico (receiver) en ese procedimiento, recibió la orden de otorgar y entregar a Venable una cesión y traspaso de todos los intereses de la Burrowes Rapid Transit Company sobre las locomotoras, y todas

las reclamaciones que la compañía pudiera tener o ejercitar contra cualquiera persona, firma, asociación, sociedad o gobierno y que surgiera de daño a o detención de las locomotoras. Las partidas de daños mencionadas en el Memorial, son como sigue:

(1) Monto del reconocimiento del reclamante en la National Surety Company - - - - -	\$ 154,340.10
(2) Gastos personales de H.G Venable, C.L. Eddy, Duke Oatman y Kathleen Hu ¹¹ Harvey en Monterrey, México, durante el mes de septiembre de 1921. - - - - -	4,050.00
(3) Cantidad pagada a A. Zambrano e Hijos el 15 de Septiembre de 1921, por giro - - - - -	1,250.00
(4) Cantidad pagada al Lic. Salomé Botello anterior al 1o. de enero de 1923 - - - - -	750.00
(5) Cantidad pagada al Lic. Salomé Botello entre el 1o. de enero de 1923 y el 1o. de agosto de 1925 - - - - -	500.00
(6) Gastos personales de H.G. Venable en sus esfuerzos para cobrar esta reclamación en noviembre y diciembre de 1922 - - -	2,200.00
(7) Gastos personales de H.G. Venable en sus esfuerzos para cobrar esta reclamación en enero, febrero y marzo de 1923 - - -	\$ 2,200.00
(8) Cantidad pagada por conducto de Hicks, Hicks, Dickson & Bobbitt hasta el 1o. de agosto de 1923 - - - - -	4,227.14
(9) Obligación por gastos de Winston, Strawn & Shaw - - - - -	3,654.63
(10) Gastos a y por conducto de O.M. Fitz hugh anterior al 1o. de octubre de 1922 - - - - -	9,166.66
(11) Gastos a favor de O.M. Fitzhugh en febrero de 1923 - - -	648.52
(12) Gastos de O.M. Fitzhugh en marzo, abril, julio y agosto de 1924, en sus esfuerzos para obtener de los funcionarios mexicanos la liquidación de esta reclamación- - - - -	797.79
(13) Gastos de O.M. Fitzhugh en la preparación de las pruebas de esta reclamación desde el 1o. de enero de 1925 hasta el 1o. de agosto de 1925	550.00
Total 1o. de agosto de 1925:- - - - -	\$184,334.84

Soy de opinión que la sentencia a favor del reclamante debe incluir el valor de las cuatro locomotoras, tal como está fijado en el contrato de arrendamiento o sea la suma de \$150,000 dólares, menos \$21,000 pesos mexicanos, o sean \$10,468.50 dólares, que es la suma que, según el Gobierno Mexicano, sería necesario gastar para reparar una de las máquinas que chocó estando a cargo de los Ferrocarriles Nacionales de México. Parece que México es responsable por estos daños hacia la compañía Burrowes, de acuerdo con los términos del contrato Burrowes-Pérez. Sin embargo, los daños no habían sido arreglados ni liquidados en la época en que todos los derechos de Burrowes con respecto a las locomotoras vinieron a radicarse en Venable. Creo que el Gobierno de México debe gozar del beneficio de la duda con respecto a cualquiera derechos que puede tener la compañía Burrowes contra él por los daños resultantes de la destrucción de esta locomotora. Las partidas seis, siete y

doce de la reclamación de lo que se reclama por gastos efectuados al tratar de obtener el pago de México que suman \$5,197.79 dólares, pueden ser incluídas propiamente en la sentencia, cuyo monto total debe ser de \$144,729.29 dólares. Opino que deben incluirse claramente intereses en la sentencia. Venable ha sido privado de sus bienes y sujeto a una gran pérdida financiera, y el monto de los daños es una suma de dinero fijada con absoluta precisión. Es aplicable al presente caso, la siguiente cita de la opinión del tribunal en el caso Lord Nelson en el arbitraje entre los Estados Unidos y la Gran Bretaña, supra conforme al Convenio Especial de 10 de agosto de 1910:

“En derecho internacional, y de acuerdo con un principio generalmente reconocido, en caso de que haya posesión y uso indebidos, el monto de la indemnización concedida, debe representar tanto el valor de la propiedad tomada como el valor de su uso (Rutherford's Institutes, Libro I, capítulo XVII, Sec. V; Moore's International Law Digest, p. 1029; Indian Choctaw's Case, Law of Claims against Governments, Report 134, 43 Cong., 2nd. sess. House of Representatives, Washington, 1875, p. 220, et seq.). “American Agent's Report, p. 434.”

La práctica de los tribunales internacionales con respecto a la inclusión de intereses en sentencias pecuniarias se discute con alguna extensión en la decisión dada por la Comisión en 6 de diciembre de 1926 en el caso de la Illinois Central Railroad Company, Registro No. 432.

DECISIÓN

Todos los Comisionados opinan que se debe dar una sentencia pecuniaria en favor del reclamante. Dos de los Comisionados estiman los daños del reclamante en la suma de \$140,000.00 dólares. El otro Comisionado estima los daños en la suma de \$144,729.29 dólares. Por lo tanto, la suma de \$140,000.00 dólares, debe ser la decisión de la Comisión. Dos de los Comisionados opinan que no se deben incluir intereses en la sentencia y, por lo tanto, tales intereses no deben ser concedidos. La Comisión decide, por lo tanto, que el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos debe pagar al Gobierno de los Estados Unidos de América, en nombre de H.G. Venable, la suma de \$140,000.00 dólares, CIENTO CUARENTA MIL DOLARES, sin intereses.

Dada en Washington, D.C., el día 8 de julio de 1927.

(Comisionado Presidente)

(Comisionado)

(Comisionado)

DAMOS FE:

(Secretario)

(Secretario)