

QUINTA PARTE
EL DERECHO DEL
PÚBLICO CONTRA
LAS GRANDES COMPAÑÍAS

I

Mercancías averiadas en el curso del transporte: condena de la Compañía del Este

Tribunal de Château-Thierry

AUDIENCIA DEL JUEVES 1o. DE DICIEMBRE DE 1887

Presidencia de M. Magnaud, Presidente

El Tribunal:

Considerando que D. era destinatario de doce pipotes de sidra expedidos por Moulin de Gournay, en Bray, el 7 de octubre último, que contenían en conjunto sesenta y ocho hectolitros y treinta litros;

Considerando que a su llegada a Neuilly-Frout, el 14 de octubre último, se hicieron constatar las faltas y las averías por acta de P., alguacil en Neuilly-Frout;

Considerando que las partes están de acuerdo sobre la importancia de las faltas comprobadas en los toneles expedidos a D. por M., y sobre la gravedad de las averías ocasionadas a dos de ellos; pero la Compañía de los Caminos de hierro del Este se encierra en decir que, siguiendo una jurisprudencia admitida, es a D. a quien toca probar que la falta es imputable a la Compañía, por haber pedido el expedidor la tarifa más reducida y por la vía más corta;

Considerando que ninguna jurisprudencia puede sustituir a la ley, cuando es tan clara y tan precisa como el art. 103 del Código de Comercio, según el cual el porteador es responsable de las pérdidas y de las averías de los objetos a él confiados, salvo el caso de fuerza mayor; que si todo o parte de los objetos aceptados por él sin reserva, se pierden o se averían, la presunción es que es suya la falta y a él pertenece demostrar lo contrario,

TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE LA CIUDAD DE MÉXICO

sin que haya que preocuparse de si la cosa transportada lo ha sido por tarifa general o por tarifa especial;⁷¹

Considerando que se objeta que las tarifas especiales, siendo más ventajosas para el destinatario que las tarifas generales, es justo resolver en favor del porteador el orden de cosas establecido y de obligar al primero a hacer la prueba de la falta del segundo; que, por lo demás, el expedidor debe saber bien a que se expone, puesto que en las condiciones generales aprobadas de las tarifas especiales, se encuentra inserta la cláusula siguiente: «La Compañía no responde de los menoscabos y averías de ruta»;

Pero considerando que si las tarifas especiales son ventajosas para el destinatario y el expedidor, no lo son menos para las Compañías de caminos de hierro, que, por consecuencia de esas tarifas reducidas, transportan una cantidad mucho más considerable de mercancías;

Que además de esto, la cláusula precitada, rechazando toda responsabilidad, sobre todo concebida en términos tan absolutos, es ilícita, porque ninguno puede estipular que no responderá de su falta personal, habiendo sido inserta por las Compañías de caminos de hierro para imponerse a los ignorantes de sus derechos, y evitar así buen número de reclamaciones;

Que si semejantes estipulaciones fuesen admitidas, serían especialmente peligrosas por parte de dichas Compañías, en razón de su monopolio;

Considerando que la Compañía del Este recibió sin ninguna reserva, de la Compañía Norte, que, a su vez, los había aceptado en las mismas condiciones, del expedidor M., para ser remitidos a D., los toneles de sidra averiados e incompletos de que se trata en el litigio actual;

Que, por tanto, se presume que la Compañía los ha recibido en buen estado, salvo la prueba contraria que la incumbe;

Considerando que no ha hecho esta prueba, y que resulta del acta levantada a instancia de D., que existe un déficit de quinientos setenta y

⁷¹ Dispone lo mismo el art. 362 del Código de Comercio, vigente en España. (N. del T.).

ANALES DE JURISPRUDENCIA Y PUBLICACIONES

siete litros en cinco de los toneles expedidos, lo que, a razón de dieciséis francos el hectolitro, representa un valor de noventa y dos francos treinta y dos céntimos, y que dos de aquéllos están muy deteriorados y necesitan grandes reparaciones;

Considerando, en fin, que el conjunto de dichos hechos ha causado al demandante un perjuicio, cuya reparación le es debida, y que el Tribunal tiene los elementos necesarios para evaluar la importancia de los daños y perjuicios.

Por estos motivos:

Condena a la Compañía de caminos de hierro del Este a pagar a D.:

1o. La suma de noventa y dos francos treinta y dos céntimos, que representa el valor de la sidra que falta.

2o. La suma de diez francos para reparación de los daños causados en los toneles; la condena además en veinticinco francos de daños y perjuicios ocasionados a D., en los intereses legales de dicha suma, y en todas las costas.

II

Pérdidas de mercancías: condena de la Compañía del Este

Tribunal de Château-Thierry, juzgando comercialmente

AUDIENCIA PÚBLICA DEL JUEVES 9 DE MARZO DE 1893

Presidencia de M. Magnaud, Presidente

Entre C. D., negociante, domiciliado en Château-Thierry,

Demandante,

Comparece por medio del Procurador Me. Cholain,

De una parte;

Y la Compañía del Este, domiciliada en París,

Demanda,

Comparece por medio de Procurador Me. Dupont,

De otra parte.

El Tribunal, después de haber oído a los mandatarios de las partes en sus conclusiones, y después de haber deliberado conforme a la ley, estatuyendo en materia de comercio y en última instancia:

Considerando que C. D. reclama a la Compañía del Este: primero; 99 francos 45 céntimos, valor de un fardo de mercaderías a él expedido el 11 de diciembre último por W., hermanos, de Lila, y no llegado; y segundo, 120 francos por perjuicios resultante, tanto de la no entrega de ese fardo, como por retardo en la entrega de otro con tela de percal, expedido por los mismos en igual día;

Considerando que la Compañía reconoce que el fardo de tela ordinaria marcada *DD 4847*, ha sido entregado a C. D. con un retraso de tres días;

Que el solo hecho del retardo es perjudicial a un comerciante;

Considerando que el otro fardo marcado *DD 4848*, compuesta de servicios adamsado de mesas, y factura al precio de 99 francos 45 céntimos, no ha llegado aún a C. D.;

TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Que el carácter urgente de este encargo está demostrado por una carta confirmatoria de un telegrama expedido por C. D., que el perjuicio evaluado por este último en treinta por ciento es exagerado;

Que es muy extraño que una demanda tan legítima haya sido calificada en la Audiencia por la Compañía de «verdadera explotación»;

Que la compañía sabe bien que esas expresiones podrían aplicarse mucho mejor a ciertas sociedades anónimas, poderosas por el dinero de sus accionistas, que en gran número de casos, en que sus culpas son evidentes, amenazan, sin embargo, con un recurso de casación a sus adversarios, menos afortunados y casi en la imposibilidad de seguirles sobre un terreno tan costoso, únicamente para obligar a un arreglo renunciando así una parte de las reparaciones equitativas que han sido acordadas ante otras jurisdicciones;

Que estos procedimientos odiosos no pueden prevalecer, porque tienden nada menos que a hacer frustrar el buen derecho ante el poder del dinero;

Considerando que en estas condiciones conviene acceder a lo solicitado por C. D. en su demanda, y acordarle: 1o., 99 francos 45 céntimos por valor del fardo no llegado; 2o., 30 francos por el perjuicio resultante de esta falta de entrega; y 3o., 10 francos por el perjuicio resultante del retraso en la entrega de otro fardo.

Por estos motivos:

Condena a la Compañía del Este a pagar a C. D.;

1o. La suma de 99 francos 45 céntimos por valor del fardo no llegado.

2o. La de 30 francos por el perjuicio resultante de esta falta de entrega.

3o. Y la de 10 francos por perjuicio causado por el retraso en la entrega del otro fardo; añadiendo los intereses legales de dichas sumas y las costas, que el Tribunal tasa y liquida en la suma de 8 francos 95 céntimos, que comprende el gasto de la demanda puesta en papel timbrado

ANALES DE JURISPRUDENCIA Y PUBLICACIONES

y la apelación del pelito, pero no comprende 11 francos 25 céntimos a título de daños y perjuicios judiciales, y el coste del registro, expedición y significación de esta sentencia.

La que será ejecutada siguiendo la ley, así juzgando públicamente.⁷²

⁷² Lo resuelto en esta sentencia está de acuerdo con lo que disponen los arts. 371 y 372 del Código de Comercio español, tocante al retraso en la entrega de los géneros transportados y a su pérdida y extravío. (N. del T.).

III

Accidente ferroviario: falta de la Compañía del Este

Tribunal de Château-Thierry

AUDIENCIA DE 24 DE MARZO DE 1899

Presidencia de M. Magnaud, Presidente

El Tribunal,

Considerando que E., guardafreno de la Compañía de caminos de hierro del Este, servía el tren 38/20, que partió de Château-Thierry en dirección a la Ferté-Milon el 4 de marzo de 1899, a las dos de la tarde;

Considerando que en el paso a nivel de Nauteuil-Notre-Dame la señora S., al bajar con sus tres hijos, cayó sobre la vía, produciéndose leves heridas en el lado derecho y en la cabeza, por consecuencia de haber reanudado el tren su marcha atendiendo a la señal hecha por el guardafreno E., que ni había dejado su furgón para asegurarse si el servicio estaba terminado;

Considerando que por imprudencia y por razón de una inobservancia de los reglamentos, ha sido E. involuntariamente la causa de ese accidente;

Que, en efecto, el art. 26 de la Ordenanza de 15 de noviembre de 1846, dice, que la señal de partida no debe ser dada sino después que las portezuelas estén ya cerradas. Que cuando, como en el caso de que se trata, los coches en servicio carecen de portezuelas, este art. 26 ha de interpretarse en el sentido de que el jefe del tren debe descender de su furgón y asegurarse a lo largo del tren de que los viajeros han acabado de bajar o de subir, antes de dar la señal de partida;

Considerando que está probado que E. no se bajó del furgón. Que por esta omisión ha infringido dicho artículo, cometiendo el delito previsto y pensado por el art. 19 de la ley de 15 de julio de 1845;

Mas considerando que durante mucho tiempo ha tenido la Compañía del Este la singular pretensión de sujetar los viajeros a precaver cuándo habían de subir o bajar en los pasos a nivel –apeaderos–, no obs-

TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE LA CIUDAD DE MÉXICO

tante que las paradas están previstas y figuran en los horarios; que esa corruptela de la Compañía ha dado por resultado que los jefes de tren hayan adquirido la costumbre de no bajarse, a menos de estar previamente advertidos, y , además, que después de algún tiempo la parada haya venido a ser obligatoria, cuya costumbre, mantenida por la Compañía, debe ser considerada como una circunstancia atenuante del delito cometido por E.;

Que en razón de los largos y leales servicios que este empleado a prestado a la Compañía, es procedente hacerle una benigna aplicación de las disposiciones del art. 463 del Código penal;

Por estos motivos, el Tribunal condena a E. a un franco de multa.

Suspende la ejecución de esta pena.

IV

Proceso contra un viajero por infracción de disposiciones reglamentarias: absolución del viajero y condena de la Compañía en las costas

Tribunal correccional de Château-Thierry

AUDIENCIA DEL 22 DE DICIEMBRE DE 1899

Presidencia de M. Magnaud, Presidente

Ministerio público contra D. Compañía del Este, parte civil.

Considerando que D. es perseguido por haber vulnerado, los días 9 y 10 de septiembre de 1899, el art. 6o. del párrafo 2o. de la tarifa especial aprobada, G. V. núm. 3, sirviéndose de su tarjeta de abono para hacer tráfico de mensajería entre París y Château-Thierry;

Considerando que el Ministerio público pide que, conforme al artículo 79 del reglamento de 15 de noviembre de 1846, se aplique a D. el art. 21 de la ley del 15 de julio de 1845;

Considerando que la Compañía del Este, estimando que el tráfico realizado por D. la ha producido un perjuicio, declara constituirse parte civil;

Que en virtud del interés material que puede tener en la persecución, procede admitirla en los debates con dicha cualidad;

Considerando que las condiciones particulares de la tarifa precitada están concebidas en los términos siguientes:

1o.

2o. *El abonado se obliga a no hacer en detrimento de la Empresa tráfico de mensajería, presentando como de su pertenencia los bultos agrupados que no constituyan su equipaje personal:*

Considerando que D. declara que no ignoraba esta cláusula;

Que la ha infringido, según se ha probado en los debates, en 9 y 10 de noviembre de 1899, facturando como equipaje personal dos fardos reunidos con mercaderías destinadas a otras personas, y que, por otra parte, transportaba en una cesta de mimbre, colocada cerca de él en su departamento, un cierto número de otros pequeños paquetes destinados a diversos habitantes de Château-Thierry.

En lo que concierne a los bultos no facturados transportados a la mano:

Considerando que, comprometiéndose a no hacer el tráfico de mensajería, D. no se ha obligado a no hacer uso del derecho de franquicia de 30 kilos con-

TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE LA CIUDAD DE MÉXICO

cedido a todo viajero gratuitamente, ni al de facturar mayor peso, pagando por el excedente un suplemento inferior a la tarifa de gran velocidad, aunque los bultos no le pertenezcan;

Que además, sobre este punto, la prohibición parece existir para todo viajero, a menos que no se trate de equipaje perteneciente a personas de su familia o las de amigos con los cuales viaje;

Que no puede impedir la Compañía que un viajero, abonado o no abonado, transporte cerca de él, como equipaje a la mano, en el límite que pueda ser tolerado, sin molestar a los otros viajeros, paquetes de amigos, conocidos o de otras personas que se les hayan encargado;

Que disputar este derecho a un viajero sería admitir que los agentes de la Compañía pudieran efectuar una verdadera inquisición respecto a los bultos que transportase consigo;

Que semejante pretensión no puede, desde ningún punto de vista ser aceptada, y, por tanto, resulta que el hecho reprobado a D. no constituye una infracción de las condiciones de la tarifa G. V., núm. 3.

Sobre los bultos facturados por D. con su billete de abono:

Considerando que es muy evidente que la aceptación por un viajero o expedidor de una tarifa de ferrocarril, lejos de ser absolutamente libre, en razón del monopolio de las Compañías, se encuentra obligado a admitir sin discusión y sin poder dirigirse a una Compañía concurrente, la tarifa que le es propuesta o más bien impuesta;

Considerando, no obstante, que D., aun en estas condiciones de libertad limitada, ha aceptado la tarifa G. V., núm. 3, con las obligaciones consiguientes, y, por tanto, agrupando los bultos pertenecientes a diversas personas y haciéndolos facturar con su tarjeta de abono, ha infringido una de las cláusulas de esta tarifa especial autorizada, a la cual se había sometido;

Pero considerando que toda infracción de los reglamentos y tarifas autorizadas no lleva consigo ninguna sanción penal;

Que importa distinguir entre los reglamentos que se refieren a la explotación técnica, es decir, a la policía, a la seguridad, a la conservación y a la circulación de los caminos de hierro, y las tarifas referentes a la explotación comercial;

Que los primeros son solo los susceptibles de una sanción penal, porque se han dictado con un objeto de interés general y de seguridad pública, y prescriben las medidas relativas a la seguridad y a la comodidad de las personas, al buen orden y a la exactitud de la circulación sobre las vías férreas;

ANALES DE JURISPRUDENCIA Y PUBLICACIONES

tal, por ejemplo, el reglamento que fija, conforme al art. 43 de la ordenanza de 15 de noviembre de 1849, las horas de salida y de llegada de los trenes;⁷³

Que es suficiente leer el título y el texto de la ley de 15 de julio de 1845 y el de la ordenanza de 15 de noviembre de 1846, para convencerse que fuera de los hechos punibles que son especialmente enumerados, no ha sido establecida penalidad más que por la inobservancia de los reglamentos aprobados referentes a la explotación técnica; no cayendo bajo la sanción del art. 21 de la ley de 15 de julio de 1845, sino las infracciones de las medidas relativas a la circulación de ferrocarriles y a la protección de las personas;

Que no puede ser lo mismo respecto a las tarifas concernientes pura y simplemente al tráfico comercial;

Que si estas tarifas están también autorizadas por el Ministro de Trabajos públicos, es únicamente para satisfacer un propósito de la ley, que exige que las condiciones *cuasi leoninas* propuestas por las Compañías sean objeto de una cierta inspección en interés del público, quien no es llamado a discutir las;

Que la infracción de las cláusulas de esas tarifas comerciales no pueden tener otra consecuencia para aquel que la ha cometido que una demanda de daños y perjuicios, pero ninguna penalidad puede ser aplicada en virtud de los artículos 79 de la ordenanza de 15 de noviembre de 1846 y 21 de la ley de 15 de julio de 1845, por contravención de los decretos del Ministro de Trabajos públicos dictados sobre las materias, referentes a la explotación comercial;

Que, a la verdad, toda la jurisprudencia se halla ordenada naturalmente y como de instinto del lado de la represión más amplia, y pretende que la infracción de cualquiera tarifa autorizada entraña una penalidad;

Que una tan rigurosa doctrina debería aplicarse también lógicamente contra las Compañías como contra los particulares;

Que es de notar, sin embargo, que esta interpretación tan draconiana para el público, no es jamás aplicada hasta el fin en lo que concierne a las Compañías, que notoriamente nunca se las ve perseguidas en la persona de sus

73 La legislación francesa referente a las Compañías de ferrocarriles, es en un todo análoga a la española, como puede observar el lector leyendo la presente sentencia y comparando las disposiciones que se citan en ella, relativas a la policía y retrasos de los trenes, con las contenidas en nuestra ley de 23 de noviembre de 1877 y el Real decreto de 10 de mayo de 1901, reformando el artículo 150 del reglamento de policía de ferrocarriles de 8 de septiembre de 1878 acerca del retraso de trenes. (N. del T.).

TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE LA CIUDAD DE MÉXICO

representantes responsables, sea por percepciones indebidas, sea por retardo en la entrega de las mercancías;

Que evidentemente en estos dos casos, como en multitud de otros, hay de su parte una infracción clarísima de las tarifas autorizadas;

Que contando con la mansedumbre de la acción pública, las Compañías llegan a cometer las más graves infracciones de los reglamentos autorizados, establecidos en interés de la seguridad de los viajeros, reglamentos que, sin ninguna duda, están conformes con la ley de 1845 y la ordenanza de 1846, y conllevan una sanción penal para aquellos que los infringen;

Que es, en efecto, un reglamento autorizado que exige la más escrupulosa observación, bajo pena de sanción penal, aquel que refiriéndose a la circulación de los trenes, fija la hora de su salida y de su llegada;

Que de su estricta aplicación depende la seguridad de los viajeros, que debe ser considerada mucho más importante que el tráfico de las mercancías;

Que también con el objeto de castigar todas las infracciones de dicho reglamento, el legislador, comprendiendo su suprema importancia, ha previsto en el art. 42 de la ordenanza de 1846 la permanencia de un registro especial destinado a sentar los retrasos de los trenes;

Que a pesar de todo, no consta que se haya ejercido ninguna persecución correccional por infracción del horario, no contra simples agentes o empleados cuya excusa reside sea en el cansancio, sea en el material, muy a menudo insuficiente y defectuoso, que se les confía para asegurar su tarea, sino contra aquellos que tienen la alta responsabilidad de ese material, así como de la tracción y de la circulación de los trenes;

Que sí conviene hacer a la Compañía del Este, parte civil, la justicia de que análogas contravenciones serían raramente imputadas a ella, por lo menos en nuestra región, no puede ser lo mismo sobre otras faltas en que la vida de los viajeros está sin cesar a merced de la negligencia y de la inexactitud de la explotación técnica:

Considerando que la tarifa G. V., núm. 3, relativa a las tarjetas de abono, que D. ha infringido, no está comprendida en la categoría de las tarifas autorizadas relativas a la explotación comercial de la Compañía del Este;

Que la inobservancia de una de las cláusulas de una tarifa de esta naturaleza no puede entrañar persecuciones correccionales, y sí sólo servir de base a una demanda de daños y perjuicios ante la jurisdicción competente;

ANALES DE JURISPRUDENCIA Y PUBLICACIONES

Que sería verdaderamente singular que a las ventajas considerables que sacan las Compañías de ferrocarriles de su monopolio y del bolsillo de los contribuyentes sobre la forma de garantía de interés, se viniese a añadir una sanción penal para todas las infracciones que el público pudiera cometer en las tarifas comerciales;

Que un tan exorbitante privilegio daría por resultado el hacerlas todavía más poderosas frente del Estado, del cual no debieran ser, por el contrario, en interés de la seguridad pública y nacional, más que útiles y obedientes vasallos.

Por estos motivos:

En la forma recibe a la Compañía del Este, parte civil, coadyuvante en la persecución ejercida por el Ministerio público contra D.

En el fondo:

Absuelve a D. de los fines de la persecución.

Y condena a la Compañía del Este, parte civil, en las costas.

Los franceses se burlan alegremente del «militarismo» prusiano. Ellos ridiculizan la obediencia pasiva de sus vecinos, creyéndose muy libres, muy independientes, muy celosos de sus derechos.

¡Grata ilusión nacional!

En realidad, somos en el país de Francia los seres más domesticables y los más domésticos. Sometidos como gente de rebaño, nos dejamos vergonzosamente dirigir, reglamentar, explotar. Es suficiente que cualquier individuo lleve casquete o galones que le den la apariencia de autoridad, para que nos maneje por la punta de la nariz.

Así se explica el desdén inaudito con que las grandes administraciones comerciales de carácter público, tratan a los mansos ciudadanos franceses.

Las más cónicas de estas administraciones son las Compañías de ferrocarriles.

Ellas no viven más que por el público.

Su fortuna sólo la hacen el dinero de los viajeros.

Sin embargo, aprovechan su monopolio para estrujar al público y desconocer injuriosamente sus derechos.

TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE LA CIUDAD DE MÉXICO

El material de transporte deja casi siempre mucho que desear; los horarios fijados son raramente respetados; las medidas de precaución se toman tan ligeramente, sea por indiferencia, sea por rapacidad, que a cada instante la existencia de los viajeros está en peligro.

Mil incomodidades, mil abusos, atestiguan su arrogante menosprecio del público.

Éste, buen borrego, deja hacer y no dice palabra. ¡Tendría que ver que osara quejarse!

¿No debe estimarse muy dichoso con que las Compañías se dignen transportar bienes y personas por el dinero? Todavía ponen aquellas algunas condiciones (en su ventaja), que deben ser cumplidas por el público escrupulosamente, so pena de persecuciones judiciales. Pues las Compañías, por un abuso de poder inaudito, llegan hasta confundir sus intereses personales con los intereses públicos, asimilando sus reglamentos de explotación comercial a los reglamentos de seguridad general, y sustituyéndose a los legisladores, crean en su provecho, por su propia iniciativa, una jurisprudencia rigurosa, que establece sanción penal para toda infracción de las tarifas, relativas pura y simplemente a su tráfico comercial.

Vanamente el viajero objetará que las condiciones prefijadas por las Compañías son leoninas; que en razón del monopolio de los caminos de hierro, está obligado a admitir sin discusión, sin poder dirigirse a una Compañía concurrente, encontrándose así su libertad encadenada mientras que la de las Compañías se extiende hasta la más imprudente licencia, pues en muchos casos tienen el cinismo de estipular en sus reglamentos que no responden «de su falta personal».

Las compañías rechazan todas estas explicaciones de complicidad con los Tribunales, que están unánimes en darlas la razón contra el público.⁷⁴

⁷⁴ Nuestra Magistratura no es venal, dice M. Brioux en su notable comedia intitulada «La toga roja». Conforme.

Pero cuando se recuerda que los Tribunales están unánimes en sancionar los abusos cometidos por las grandes Compañías en perjuicio del público, se tiene el derecho de añadir que la mayor parte de los Magistrados proceden como accionistas de dichas Compañías.

Mas, si no obstante la escandalosa parcialidad con que la Magistratura francesa beneficia a las grandes Compañías un ciudadano se rebela, si teniendo que reclamar, por ejemplo, un perjuicio que se le ha originado en el transporte de mercancías, solicita los daños y perjuicios que le son debidos, la Compañía personada en el pleito ensaya al principio las intimidaciones.

A menudo el ciudadano lesionado no es ni rico, ni independiente: la Compañía con ese cinismo que es la característica de la impunidad cierta, le amenaza recurrir a un procedimiento largo y costoso, porque está segura de retrasar el litigio hasta una fecha indeterminada. O ella obtiene un desistimiento mediante una indemnización muy inferior al daño causado por su falta, o cansa a su adversario, reduciéndole a la imposibilidad material de hacer valer sus derechos.

Si testarudo persiste en exigir justicia, ella denuncia a los Tribunales su demanda como una verdadera explotación, le acusa de mala fe, de casi *chantage*, y por este ingenioso sistema, el robado viene a ser el ladrón: será, pues, milagroso que llegue a prosperar una demanda de daños y perjuicios contra la Compañía.

¡Así se afirma la igualdad de todos los ciudadanos ante la ley!...

Corresponde al Presidente Magnaud el honor de recobrar contra prácticas tan abusivas, esforzándose con su firmeza acostumbrada.

Se encuentra en presencia de actos ilegales, diariamente cometidos por las Compañías, y aunque sabe muy bien que sostiene su audacia por la tolerancia de los Poderes públicos y la complacencia de los Jueces, se dirige contra ellas como vengador del público.

Toda la jurisprudencia es contraria al sentimiento de equidad que anima las sentencias pronunciadas por el Presidente Magnaud en las diferencias pendientes entre las Compañías y particulares.

Lejos de defenderlas, él mismo conviene con una franqueza que es la condenación gravísima de los Tribunales habituados a sacrificar al público a todos los poderes sociales: «que toda la jurisprudencia está ordenada *naturalmente y como de instinto* del lado de la represión más amplia (en beneficio de las Compañías) que una tan rigurosa doctrina

TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE LA CIUDAD DE MÉXICO

debería ir también hasta sus extremas consecuencias contra las Compañías como va contra los particulares: que es de notar, sin embargo, que esta interpretación tan draconiana para el público, no es jamás llevada hasta el fin en lo que concierne a las Compañías; que la mansedumbre de la acción pública (*es decir, del Ministerio fiscal*), parece también extenderse hasta las más graves infracciones de los reglamentos autorizados en interés de la seguridad de los viajeros; que esta seguridad debe ser considerada más importante que el tráfico de las mercancías; que, sin embargo, no consta que jamás se haya ejercido ninguna persecución correccional por infracción del horario de los trenes, no contra simples agentes o empleados cuya excusa residiría, sea en el cansancio, sea en el material, muy a menudo insuficiente y defectuoso que se les confía para asegurar su cometido, *sino contra aquéllos que tienen la alta responsabilidad* de este material, así como de la tracción y de la circulación de los trenes...».

Sería difícil denunciar más claramente la impunidad judicial de las Compañías de ferrocarriles y calificarla más duramente.

Importa mucho señalar otras cosas en las decisiones del Tribunal de Château-Thierry, o sean dos cuestiones importantes a las cuales hemos hecho alusión. Cuando un particular cita en justicia a una Compañía, ésta usa de medios dilatorios e intimidantes, y pasando de la defensiva a la ofensiva, no teme, hemos dicho, tildar la reclamación más justificada de verdadera explotación; rechazando esos medios, esos términos incalificables, el Presidente Magnaud, indignado de tanta audacia, replica: «Considerando que esas expresiones podrían aplicarse mejor a ciertas sociedades anónimas que, en muchos casos en que sus culpas son evidentes, amenazan, sin embargo, con un recurso de casación a sus adversarios menos ricos, casi imposibilitados de seguirla sobre un terreno tan costoso, únicamente para obligarles a una transacción y hacerles así renunciar a todo o parte de las reparaciones equitativas que les han sido ya reconocidas ante otras jurisdicciones, *que estos procedimientos odiosos tienden nada menos que a doblegar el legítimo derecho ante el poder del dinero*».

El poder del dinero estigmatizado por un Presidente de Tribunal, y en una sentencia, la innovación es muy considerable en las costumbres

judiciales para no loar al Presidente Magnaud por haberla realizado, y esto, desde 1893.

A pesar de la constante unanimidad de la jurisprudencia, no ha vacilado en decidir que no toda infracción de los reglamentos y tarifas autorizadas conlleva una sanción penal: «Considerando que sería verdaderamente singular que a las ventajas considerables que obtienen las Compañías de ferrocarriles de su monopolio y del bolsillo de los contribuyentes sobre forma de garantía de intereses, se viniese, por otra parte, a añadir una sanción penal por todas las infracciones que el público pudiera cometer de las tarifas comerciales. Que un tan exorbitante privilegio daría por resultado el hacer a las Compañías todavía más poderosas frente al Estado, siendo así que no debe ser en interés de la seguridad pública y nacional más que útiles y obedientes vasallos».

Estos diversos «Considerandos» se apoyan sobre una tan equitativa interpretación de la justicia, que deberían ser aceptados como se acepta la verdad en un país de rectitud y de legalidad.

¿Débese pensar que este país no es el de la Francia?

La sentencia del 22 de diciembre de 1899 provocó opiniones contradictorias. Y, pocos días después, el tribunal correccional de Reims, teniendo que juzgar un caso análogo (el de saber si los Tribunales deben estar al servicio de las Compañías en sus litigios comerciales), pronuncia una condena en beneficio de las Compañías: *naturalmente y como de instinto*, para emplear la palabra del Presidente Magnaud, este Tribunal se apresura a renovar la tradición judicial, en nombre de la que el poder del dinero hace doblegar el perfecto derecho.

Sin embargo, en la misma época (enero 1900), el Tribunal Supremo interviene a su vez en el debate. La Compañía de Orleans y la *Fiscalía de la Audiencia de París*, habían recurrido en casación contra una sentencia absolutoria dictada en provecho de un viajero que no pudo presentar su billete al descender del tren por la excelente razón de que se le habían robado (con su portamonedas) durante el viaje.

El Tribunal Supremo rechaza el recurso de la Compañía, y el Fiscal general en su informe pronunció estas palabras: *No comprendo, por tanto*,

TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE LA CIUDAD DE MÉXICO

que las Compañías de ferrocarriles se muestren tan rigurosas en la aplicación de los decretos, reglamentos u ordenanzas; pues si los viajeros mostrasen menos apatía, a cada instante sorprenderían a las Compañías en flagrante delito de contravención de esos decretos, reglamentos y ordenanzas, haciendo dirigir contra ellas los consiguientes procesos.

Este discurso, pronunciado después de la sentencia ruidosa del Presidente Magnaud, debiera estimular a los viajeros; pues si éstos mostrasen menos apatía, serían más numerosos los jueces que manifestaran independencia.⁷⁵

⁷⁵ Para obligar a la magistratura a inclinarse ante la equitativa distinción establecida por el Tribunal de Château-Thierry entre la explotación *técnica* y la explotación *comercial*, M. Morlot, diputado del Aisne, reproduciendo los argumentos de la sentencia precitada, ha presentado el 10 de abril de 1900 una proposición de ley encaminada a suprimir toda represión penal en materia de infracción de las tarifas y decisiones autorizadas concernientes a la explotación comercial de las vías férreas.