

Respecto al tiempo en que Hite hiciera las compras, no está determinado por él, más que por el de la salida del tren de Allaton, para la que designa el mes de Mayo de 1864, segun sus mejores recuerdos respecto á las fechas.

El otro testigo sobre el punto de que nos estamos ocupando, S. B. Shackford, dijo—documento núm. 21—en 17 de Febrero de 1872:

Que en los meses de Agosto, *Setiembre* y Octubre de 1864, estaba en la República Mexicana como agente del Gobierno confederado:

Qu: estuvo presente en *Alleyton*, Texas, por el 1° de *Setiembre* de 1864 cuando el reclamante *Benjamin Weil* estaba despachando—taking out—el tren cargado de algodón.

Hallamos en esto desde luego una contradicción de Shackford consigo mismo, y otra con el testimonio de Hite.

Si aquel estuvo en la República Mexicana en los meses de Agosto y *Setiembre*, es físicamente imposible que se hallara el día 1° de *Setiembre* en *Alleyton*, que si es, como parece, el mismo lugar que Hite llama *Allaton*, dista setecientas millas del Río Bravo ó Río Grande, segun la declaración de Hite, núm. 23.

Pero aún es más manifiesta la otra contradicción á que se ha aludido.

Hite dice que el tren cargado con el algodón de Weil se despachó de Allaton en *Mayo* de 1864, y Shackford que en 1° de *Setiembre* de 1864, es decir, cosa de cuatro meses más tarde.

¿Cómo es posible conciliar esta diferencia de fechas en un punto tan importante?

Fuera de esto, se advertirá que en toda la declaración de Shackford para nada se menciona el nombre de Hite como agente de Weil, y más bien se da á entender que éste intervino personalmente en las compras de algodón, giro y pago de libranzas, &c., &c.

Pero, sobre todo, en tanta palabrería con que está abultada la declaración de dicho individuo, no se hallará ni un solo nombre de persona á quien se hubiese hecho alguna de las compras, ni alguna circunstancia particular con relación á ellas.

Hé aquí toda la prueba de que Weil adquirió el algodón de que se trata:

Dos testigos que se contradicen consigo mismo y entre sí.

Dos testigos que, segun sus propias declaraciones, no pudieron estar en Allaton y Matamoros al mismo tiempo en que respectivamente refieren haberse hecho las compras del algodón en Allaton ó Alleyton.

Dos testigos, en fin, que diciéndose presenciales del hecho, no dan ni un nombre, ni una seña particular de las personas con quienes se hiciesen negocios tan cuantiosos como los de que se trata.

¿Cómo podrá exigirse una prueba contradictoria de aseveraciones tan vagas?

Seria pedir lo imposible, seria pretender que se probara que en Allaton ó Alleyton nadie vendió algodón á Benjamin Weil antes de Mayo, ni antes de *Setiembre* de 1864; y para cuya prueba seria necesario hacer que presentaran sus libros ó declararan todas y cada una de las personas que pudieron vender algodón en esa época, y no solo en Allaton, sino en otros lugares que no se designan y donde Hite dice haber hecho también compras por cuenta de Weil.

¿Es esto racional? ¿Es siquiera posible? Evidentemente no, y con toda seguridad afirma el que suscribe, que el reclamante no ha probado dónde, de quiénes y cuándo adquirió el algodón de que se trata.

## B.

¿Quiénes fueron los dueños y quiénes los conductores de los carros en que se hizo el transporte del algodón?

Ni Hite, ni Shackford nos dicen una sola palabra sobre esto, y léjos de ello se contradicen sobre la naturaleza del contrato celebrado para el transporte.

En la declaración de Hite—documento núm. 23—se habia escrito que el tren, consistente en carros y mulas, pertenecía á Weil; pero se textaron estas palabras y adelante se escribió “que los carros y mulas, ó el tren, segun se llama, fué alquilado—hired—por el reclamante Weil y estaba sujeto á sus órdenes y direcciones.”

Shackford dice “que el reclamante era el *único dueño y señor*—owner and master—del algodón del tren y de la expedición. Documento núm. 21.

John Mc. Martin, refiere—documento núm. 9—que él iba en un carruaje—riding—acompañando el tren; pero no dice haber sido su conductor, y aunque habla del capataz del tren—trainmaster—no lo nombra.

Un tal Justice dice haber estado con el tren de carros el día de la captura del algodón; pero tampoco nombra al conductor del tren ni á alguna de las personas á cuyo cargo se hallara.

Siendo esto así ¿podría exigirse que el Gobierno demandado probara que ningun dueño de carros vendió ó alquiló á Weil el tren en que fuera transportado su algodón, y que ningun carrero americano ó mexicano fué conductor de tal tren?

Para esto habria sido necesario averiguar quiénes tenían carros en Allaton ó Alleyton en los meses de Mayo y *Setiembre* de 1864, y quiénes eran sus conductores, y luego, hacer que todos y cada uno de ellos declarara sobre el particular.

Esto habria sido absolutamente imposible; miéntras que, á ser cierto el hecho de que se trata, nada habria sido más fácil á la parte reclamante, que producir declaraciones de los dueños y conductores de los carros, ó siquiera designarlos nominalmente.

¿Es verosímil, es creible que ignorara la parte reclamante quiénes fueron esas personas ó algunas de ellas?

En un caso análogo al presente, en que se pretendía haberse cometido un robo de efectos y verificado un embargo de mulas por tropas de Cortina—James Ford vs: México n° 851—el comisionado de los Estados-Unidos se expresaba así al desechar la reclamación:

“Thus Ford was robbed of the property of the value of \$105,000.”

“He never complained of it to the authorities of his own country or of Mexico, but patiently sat down under a loss of that magnitude....”

“The largest item consists of the goods taken at Bagdad in May 1865. The only proof a merchant with that capital condescend to offer us of such a loss is the *ex parte* affidavit of one Hite to the effect that he was his clerk and that he sustained such loss. That is all.

“No invoices, no books of account, no merchants in Bagdad or New-Orleans to corroborate, no charter party of a vessel, or bills of lading, only Hite.

“When he comes to prove the loss of a train worth \$30,000 with eight mules, drivers, train master etc., etc., he brings in the train master, an accidental looker on.... and one Townsend who says the stock of goods has been sent on the trains and was captured between Bagdad & Matamoros by Cortina.”

Extraño é inverosímil pareció al Sr. Wadsworth que Ford mirara impasible su pérdida de \$105,000, que no formulara queja alguna por ella, ni ante las autoridades americanas, ni ante las mexicanas; que de la existencia de las mercancías no se produjera más prueba que el affidavit *ex parte* de un tal Hite, llamado dependiente de Ford; nada de facturas, libros de cuentas, testimonios de comerciantes radicados en el lugar en que el reclamante alegaba haberlo estado, ni del lugar donde hiciera sus compras; nada de constancias de fletamento en buques que condujesen los efectos á Bagdad: nada, en fin, más que el dicho de Hite.

Extrañaba igualmente que para probar el embargo de su tren que debió estar á cargo de un capataz y ocho carreros, por lo ménos, solo se produjera el testimonio del primero, de un testigo accidental, y de otro que no decia por qué le era conocido el hecho.

¿Qué diremos, pues, cuando tampoco se presenta constancia alguna del alquiler de un tren que se dice embargado, cuando, no de nueve sino de ciento noventa ó más personas que debieran tener á su cargo tal tren, ni una sola ha declarado sobre su captura, y cuando, en fin, ho hay más que otro Hite que, trasladándose, por encanto, de un lugar á otro á distancia de más de 800 millas, y figurando á veces como contratista y á veces como dependiente de Weil, pretende dar testimonio de los hechos principales del caso?

## C.

¿Dónde y en qué fecha atravesaron el Río Bravo los carros en que se trasportara el algodón?

Sobre este particular, de una importancia decisiva, no tenemos más dato que el pretendido testimonio de G. Hite.

Dice así:—documento número 23.—

“The train and cotton crossed the Río Grande into the United States of Mexico about—entre renglones—one hundred and sixty miles—160—above Brownsville in the earlier part of September 1864.”

Parece que se habia escrito primeramente en la declaración con letra y número “sesenta millas;” pero debió parecer poco y se agregó un centenar.

Pero evidentemente quien tal hizo, ni conoce los lugares de que se trata, ni se tomó la molestia de consultar un mapa.

Acompaña uno el que suscribe á este curso, y por él se verá, que Laredo dista de Brownsville, por lo ménos, setenta y cinco leguas mexicanas, ó sea doscientas veinticinco millas.

Hite y todos los testigos y el mismo reclamante, refieren que la captura se verificó entre Piedras Negras y Laredo el día 20 de *Setiembre* de 1864; es decir, cosa de quince días despues del tiempo en que dice Hite haber atravesado los carros el Río. Debíó, pues, ser el punto de tránsito mucho más allá de Laredo, á cosa de trescientas millas rio arriba; las que agregadas á la distancia de Laredo á Brownsville, hacen un total de más de quinientas millas.

Luego, ó es falso que el paso del tren fuese á 160 millas arriba de Brownsville, ó lo es la captura del algodón entre Piedras Negras y Laredo el día 20 de *Setiembre* de 1864.

Es muy digna de especial estudio la declaración de Hite, en la parte relativa al punto de que nos estamos ocupando.

Despues de las palabras que quedan copiadas se lee en ella:

“That point of crossing was made for the sake of better roads there afforded.”

Debíó decir Hite cuál fué el camino seguido por el tren desde Allaton hasta el Bravo, y de qué manera se verificó el paso de este rio que, como es bien sabido, aunque vadeable en algunos puntos, en ninguno puede ser atravesado por carros, siendo necesario trasladarlos en chalanes. Los lugares en que los hay, tienen nombres: ¿cómo es que Hite no designa el del punto por donde pasó el tren?”

"I did not travel—dice Hite—with the train in Mexico but went on to Matamoros."

Whilst I was in Matamoros the men belonging to the train—¿quiénes? ¿cómo se llamaban?—came into town and announced that the train and cotton have been captured by troops and forces belonging to the liberal or Juarez Government under the command of Cortina. This same statement was also made to me by men and officers belonging to Cortina's command and who assisted in capturing the train and cotton—otra vez ocurre preguntar: ¿quiénes? ¿cómo se llamaban?—this statement they made to me whilst I was still in Matamoros."

Cualquiera que lea la declaracion de Hite hasta este punto, quedará seguramente bajo la impresion de que el declarante no volvió á saber del tren desde su salida de Allaton hasta que llegó la noticia de su captura.

Pero en seguida dice: "After the train left Allaton, Texas, in May 1864, I left employ of Mr. Weil, and proceeded directly to Matamoros in Mexico on business of my own, as a contractor."

Este párrafo de la declaracion fué escrito con el intento de conciliar la intervencion de Hite en la compra y envío del algodón de Allaton, con la ocupacion que en su primer affidavit habia dicho tener en el tiempo de esa compra en Matamoros.

Con decir que Hite estuvo hasta Mayo en Allaton como dependiente de Weil y despues en Matamoros como contratista, ya se cree haber explicado estos dos conceptos contradictorios.

"At the time of the happening of the events I am about to relate I was residing in Matamoros, Mexico, and my occupation was that of a contractor, I was well acquainted with him—Weil—at the time he had a very large amount of cotton."—Declaracion de 15 de Diciembre de 1869.—Documento núm. 10.—

"During the year 1864, I was employed by the complainant Weil, as his agent &c." Declaracion de 12 de Mayo de 1872.—Documento núm. 23.—

Se divide, pues, el año en dos partes: una hasta Mayo en que estuvo Hite empleado por Weil, de lo cual no se acordaba en 1869, pero pudo acordarse en 1872, y otra en que fué contratista por su propia cuenta.

"But as my business" agrega, "called me up the Rio Grande in September 1864, whilst so attending to my own business, I met said train and cotton at the point where it crossed the Rio Grande 160 miles above Brownsville and assisted in crossing it to Mexico."

Tambien en esta parte de la declaracion, el núm. 1 á la izquierda del 60 parece escrito con posterioridad quedando fuera del márgen. Si se hubiera hecho con conocimiento de las localidades, en vez de un número 1 se habria puesto un 4, y no que el viaje intempestivo que hace Hite en Matamoros á un punto de cuya nombre no quiso acordarse, para atender sus propios negocios que no particulariza, y que le proporcionó la oportunidad de volverse á ocupar de los de Weil en los que no se acordaba en 1869 haber tomado la menor parte, vino á resultar en perjuicio del más grande—si no del único—de tales negocios, el de la presente reclamacion.

Inútil parece al que suscribe insistir en que la echa completamente por tierra Hite refiriendo el imposible físico de que el tren atravesó el Rio á ciento sesenta millas arriba de Brownsville á principios de Setiembre de 1864 dirigiéndose á Matamoros, y que fué capturado más allá de Laredo que dista por lo ménos doscientas veinticinco millas de Matamoros.

D:

Se ha dicho al comenzar que el punto por donde se hubiese introducido el algodón al territorio mexicano es un particular de importancia decisiva en el caso. Así es en efecto.

Digan lo que quieran los fautores de esta reclamacion sobre que en 1864 no se causaban derechos por la introduccion de algodón al territorio de México, nadie podrá creer racionalmente que fuese permitido hacerla por cualquier lugar y sin conocimiento de los empleados fiscales de aquella República.

Estaba entonces vigente en ella la Ordenanza general de aduanas marítimas y fronteras de 31 de Enero de 1856. En ella se pueden ver las disposiciones siguientes:

"Artículo 1°.—Los Puertos y Aduanas fronteras habilitadas para el comercio extranjero son:

- .....
- En la frontera del Norte:
  - Matamoros,
  - Camargo,
  - Mier,
  - Piedras Negras,
  - Monterey-Laredo,
  - Presidio del Norte,
  - Paso del Norte."

"Artículo 7°.—Todos los géneros, frutos y efectos extranjeros que se importen por los puertos habilitados al comercio extranjero, pagarán los derechos que á continuacion se expresan:

- "Número de orden. Algodones. Cotas fijas.
- "1. Algodon en rama con pepita ó sin ella, peso bruto, quintal \$ 1 50.
- "Artículo 10.—Del pago de derechos.

"Los derechos establecidos en esta Ordenanza se pagarán en dos plazos; una mitad á los cuarenta días y otra á los ochenta, contados desde el dia siguiente en que se concluya la descarga del buque. De las cantidades que corresponden á cada plazo se satisfará la mitad en los puertos y el resto en la capital de la República."

"Los efectos que se introduzcan por las fronteras, disfrutarán para el pago de derechos la misma gracia de los cuarenta dias establecida para los puertos."

"Artículo 21.—Cualquier persona que resida en un país extranjero que no esté en guerra con México, puede remitir á la República mercancías y objetos de comercio que no estén prohibidos por esta Ordenanza."

"El capitán del buque á cuyo bordo se pongan los efectos, tiene obligacion de presentar un manifiesto general conforme al modelo núm. 2."

"La persona ó personas que remitan efectos deben formar una factura pormenorizada de ellos conforme al modelo núm. 3."

"Luego que fondee un buque cargado de efectos, se presentará á bordo el comandante del resguardo y exigirá del capitán . . . . el manifiesto ó manifiestos de toda la carga, etc."

"Artículo 23.—Del contrabando.

"Son casos de contrabando:

"1. La introduccion clandestina de mercancías por las costas, puertos, riberas de los rios, ó algun otro punto que no esté habilitado para el comercio extranjero.

"2. La introduccion de mercancías por los puertos ó fronteras sin los documentos prevenidos en esta Ordenanza, ó en horas desusadas, etc.

"3. La descarga, trasborde ó transporte de mercancías sin el previo conocimiento de los empleados de la aduana, y sin las formalidades prevenidas en los artículos anteriores.

"4. La internacion de mercancías sin un documento que acredite haber sido importadas legalmente, y pagados todos los derechos designados en la tarifa."

Artículo 26.—Para los casos que especifica el párrafo 1.º del art. 23, se impone la pena de confiscacion y pérdida absoluta, despues de probado el hecho, de todas las mercancías y las embarcaciones, carros y acémilas en que se conduzcan.

"2. Para el párrafo 2.º del mismo artículo, se imponen iguales penas que las señaladas en la parte 1.ª de este artículo. . . . .

"3. Para los casos que expresa el párrafo 3.º del propio art. 23, se impone la confiscacion y pérdida absoluta de los efectos."

Tenemos, pues, contra las aseveraciones de los testigos de Weil, una ley que expresa y terminantemente dispone:

"Que no pueden introducirse efectos extranjeros á la República Mexicana, sino por determinados Puertos y Aduanas fronteras."

"Que la introduccion debe hacerse con ciertas formalidades.

"Que en los mismos Puertos ó Aduanas fronteras de entrada debe de pagarse la mitad de los derechos de importacion.

"Que la introduccion de efectos extranjeros por lugares no habilitados al efecto, sin las formalidades legales, y sin conocimiento de los respectivos empleados, es un contrabando que se castiga con la pena de confiscacion y pérdida absoluta de los efectos."

Fuera de esta ley á cuyo conocimiento y cumplimiento estaba obligado Weil, precisamente en los dias en que se pretende habia salido su algodón de Allaton, dictó el Gobierno Mexicano en Monterey la siguiente circular:

"El algodón que se interna por la Aduana frontera de Piedras Negras solo paga allí como derecho de tránsito, un peso por quintal, por venir destinado en su mayor parte para exportar al extranjero; mas como alguna parte de ese algodón se interna para el uso de fábricas nacionales, ese debe pagar los doce reales que señala la Ordenanza. . . . . Monterey, Mayo 17 de 1864.—Diccionario de la Legislacion Mexicana.—Palabra algodón, tomo 1.º, pág. 26."

Así, pues, no se pudo introducir el algodón de Weil al territorio mexicano, en principios de Setiembre de 1864, sino por la Aduana frontera de Piedras Negras y pagando en ella un peso por quintal, so pena de confiscacion y pérdida absoluta del algodón, que es la señalada en la Ordenanza á que la circular se refiere.

El hecho declarado por algunos testigos de haberse verificado la introduccion de dicho artículo sin tocar alguna aduana habilitada al comercio extranjero y, por consiguiente, sin conocimiento de los respectivos empleados fiscales, si fuera cierto, habria constituido una manifiesta infraccion de la ley é implicado la confiscacion y pérdida absoluta del algodón.

Así, pues, ni es posible que el cargamento de que se da por propietario á Weil haya pasado del territorio americano al mexicano 160 millas arriba de Brownsville, á principios de Setiembre de 1864 para aparecer, por lo ménos, trescientas millas arriba de Brownsville el dia 20 del mismo mes y año, ni, suponiéndolo posible, habria sido legal.

E.

Cuando por primera vez se inició esta reclamacion con fecha 10 de Setiembre de 1869, cinco años despues del suceso que se le da por causa, el interesado dijo: que su algodón fué embargado y tomado