

NUMERO 98.

COMISION MIXTA.

Secretaría de Estado y del despacho de relaciones exteriores.—Seccion de América.

*Opiniones discordantes de los Sres. Palacio
y Wadsworth.*

- Núm. 570. Mateo Collet, contra los Estados-
Unidos, por el vapor «Orizaba.»
„ 820. El mismo, contra los mismos, por el va-
por «Chihuahua,»
„ 821. El mismo, contra los mismos, por el va-
por «Rio Grande.» Opinion del Sr.
comisionado Wadsworth.

Estos tres casos están comprendidos en un mismo memorial, y no parece que hay razon alguna para dejar de acumularlos y considerarlos como que forman una sola reclamacion.

La que se establece por el vapor «Orizaba» asciende á.....\$ 148,965

La del «Chihuahua» á.....	103,109
La del «Rio Grande» á.....	68,000
Total.....	320,074

Las tres demandas presentan por donde quiera las mas palpitantes é inequívocas pruebas de fraude y de perjurio; y así es que las desecho con mucha satisfaccion.

Los buques eran tres vaporcitos de rio, construidos en New Orleans, Luisiana, en el verano de 1864, por un tal William Golding, si hemos de creer algo á este.

Encontramos las dimensiones de dos de estos buques el «Orizaba» y el «Rio Grande,» en los documentos de venta que de ellos hizo Golding á Collet, y son las siguientes:

El «Rio Grande» medía.
Largo, 106 7f9 piés.
Ancho, 23 5f10 idem.
Altura, 7 idem y 160 3f95 toneladas.
Y el «Orizaba» medía:
Largo, 151 16f. piés.
Ancho, 25 15f. idem.
Altura, 5 18f. idem.
Toneladas, 212 15f95.

No se ha presentado ni el registro ni la cuenta de la venta, ni ningun otro documento por donde podamos venir en conocimiento de las dimensiones del «Chihuahua,» pero como el reclamante Mateo Collet, declarando bajo

juramento, lo ha estimado poco mas ó ménos en la mitad de lo que pide por el «Rio Grande,» de ese hecho, y de la descripcion que en su declaracion hace de ese vapor el comandante Meade, infiero que valia tan poco como este último, ó tal vez ménos.

Debo decir, ademas, por el conocimiento que tengo de lo que son los vapores de rio en el Oeste, que los tales botes, destinados á subirlos, son muy poca cosa á la verdad.

El memorial, que está jurado por un apoderado del reclamante con fecha 28 de Mayo de 1870 en esta ciudad, establece los precios en esta forma:

En cuanto al «Chihuahua.»

Por el buque.....	\$ 60000
Por su cargamento y equipo.....	31199
	<hr/>
	\$91199

En cuanto al «Orizaba.»

El barco.....	\$ 75000
Cargamento.....	21100
	<hr/>
	\$96100

Respecto al «Rio Grande.»

Buque.....	\$ 30000
------------	----------

Cargamento.....	15000
-----------------	-------

	<hr/>
	\$45000

El reclamante, en tres manifestaciones juradas que ha hecho, presenta los siguientes avalúos:

«Chihuahua» el buque.....	\$ 18000
---------------------------	----------

Aparejo, provisiones y ma-	
quinaria.....	10340

Cargamento.....	9000
-----------------	------

	<hr/>
	\$37340

El «Rio Grande» el buque.....	\$ 30000
-------------------------------	----------

No aparece cargamento.

«Orizaba,» el buque.....	\$ 75000
--------------------------	----------

Cargamento.....	19800
-----------------	-------

	<hr/>
	\$94800

William Golding dice en su declaracion, que él construyó los tres buques, «desde la quilla hasta el tope;» y calcula el costo de ellos hasta que quedaron listos para recibir carga en el órden siguiente:

«Rio Grande,» botado al agua en Mayo de 1864, costó...\$	38000
«Orizaba,» concluido en 15 de Julio de 1864.....	62000
«Chihuahua,» idem hácia el 1º de Setiembre de 1864.....	74000

Este mismo testigo vendió á Collet el «Orizaba,» segun el documento de venta, fecha 30 de Julio de 1864, por la suma de *setenta y cinco mil pesos al contado*. Así se dice en la escritura.

En la misma fecha vendió tambien el «Rio Grande» al reclamante, por la cantidad de \$10,000 *al contado*. Así tambien se dice.

Desgraciadamente no hemos logrado ver el documento relativo á la venta del mejor de los tres buques de esta flotilla vendida á un comerciante mexicano, esto es, del «Chihuahua.» Un testigo lo aprecia en \$75,000; Collet lo estima en \$18,000: el memorial dice que valia..... \$60,000; y el comandante Meade declara que en Enero de 1865, cuando interrumpió sus viajes por la costa de Texas, no valia con cargamento y todo, arriba de..... \$15,000.

Henry E. Robinson (uno de los testigos del documento de venta) declara bajo juramento que el «Rio Grande» valía \$30,000. El habia sido testigo de la venta de ese mismo buque por solo \$10,000. Estoy persuadido de que Robinson, que pretendia ser el agente de Collet en Matamoros, para estos vapores, era su dueño. Este individuo, en su carta á Giddings (el apoderado que corre con la agencia de esos negocios ante esta comision), usa de

la expresion, «nuestras reclamaciones» cuando se refiere á esos asuntos. Se le ve tambien muy activo en suministrar la prueba necesaria; dessea que Giddings le tenga bien informado de todo, y le hace saber que «podemos obtener toda la prueba que se necesite.» Su nombre ademas aparece en la lista de la tripulacion del «Orizaba,» fechada el dos de Agosto (dos dias despues de la venta) como segundo sobre cargo (2a clerk). El capitán del buque se corresponde con él, en Matamoros, desde Texas; y le anuncia que va á girar contra él algunas sumas, á fin de pagar á los abogados encargados de defender el «Orizaba» en el tribunal confederado, &c., &c.

Me parece claro que el lenguaje del comandante Meade, relativamente á la reclamacion por uno de los tres barcos, puede aplicarse sin inconveniente á todos ellos.

Hé aquí sus palabras:

«La reclamacion de Collet por \$103,109 supuesto valor del «Chihuahua,» es una tentativa de estafa tan descarada como no he visto otra. El tal barco era un mal vaporcito de rio, que con cargamento y todo, valdria quizás \$ 15,000.

Todas las partes que se han dedicado en este asunto á procurar las pruebas y presentar declaraciones referentes al valor, tan vario y contradictorio á veces, de «estos malos vaporcitos de rio;» se han empeñado en cometer á sabiendas un fraude manifiesto.

Voy á examinar las manifestaciones del Collet y compararlas con las de sus compañeros y con los hechos verdaderos del caso; y se encontrará que la exactitud de mi opinion está perfectamente comprobada.

Empezando por su affidavit en el caso del «Chihuahua»

veremos que se titula dueño del buque desde el 4 de Agosto de 1864, en vez del 30 de Julio. Despues despacha el buque en Nueva-Orleans para Matamoros, «hácia el mes de Octubre de 1864.» Hace que el comandante Meade detenga el barco y lo haga retroceder. Hace que el capitan de este (Blohn) reclame contra ese acto. Supone que los perjuicios causados por consecuencia de este viaje de retorno por el «mal tiempo,» importaron... \$8,460. La referida vuelta ocasionó que la paga de la tripulacion fuese una pérdida que asciende á \$6,348. Las ganancias del barco que dejaron de percibirse eran diez mil pesos por semana.

La paralización de los negocios del reclamante en Matamoros, se gradúa en \$50,000. Se dice que el barco estuvo detenido en Nueva-Orleans hasta Diciembre de... 1864; resultando que al intentar volverlo á Matamoros se perdió por mal tiempo frente á la boca del Rio Grande. Sus provisiones y maquinaria de repeticion, valian \$10,840. El cargamento era cien mil piés de tabla en almacen de madera, y 150 toneladas de carbon, todo valuado en \$9,000.

Cada una de estas manifestaciones es una mentira.

El buque fué detenido por el comandante Meade «frente á la boca del rio Calcasiero, en el Estado de Louisiana,» el 11 de Enero de 1865, que es la fecha espresada en la órden que el comandante Meade dió al capitan Blohn mandándole volver á New-Orleans.

Esa misma fecha es la que bajo juramento fija aquel bien conocido y respetable oficial de la marina americana. Mateo Collet ha tenido mucho cuidado de no presentar la órden de regreso que se dió á su capitan.

Si acaso se perdió el buque, esto sucederia despues de Enero de 1865 y no en Diciembre.

Hay en el expediente un manifiesto sin fecha; pero el manifiesto tiene escrito á su reverso un affidavit (no jurado) firmado por Blohn, que está fechado en Diciembre 6 de 1864.

En esta fecha, pues, él despachó en New-Orleans el cargamento entero, que se componia, segun él manifestó y la declaracion de Meade, de cien mil piés de tablazon. El viaje á Matamoros lo hizo el «Chihuahua» poco mas ó ménos en cinco dias.

Cuando el comandante Meade lo encontró dentro de nuestras costas, frente á la boca de un rio de la Louisiana, llevaba 37 dias de haber salido de New-Orleans, y no solo se halla casi sin carbon, sino que estaba haciendo mucha agua. El buque tuvo que quemar su madera para regresar á New-Orleans. (Véase el memorial.)

Léjos de que el capitan reclamase contra la órden de regreso, por el contrario, manifestó estar muy contento, puesto que se «hallaba con grandes averías y habria tenido que navegar pegado á la tierra.»

En lugar de haber habido malos tiempos cuando se hizo el viaje de regreso, el mismo reclamante prueba por medio de su maquinista, (Laycock) que si el comandante Meade le hubiera permitido al barco seguir su viaje, habria llegado sano y salvo á Matamoros, «puesto que el tiempo desde aquel dia y varios otros despues, habia estado en calma.» Así lo dice este testigo, cómplice en la conspiracion.

La lista de la tripulacion de este «mal vaporcito de rio,» no aparecer agregada al expediente, pero tenemos la per-

teneciente al vapor «Orizaba» que segun las apreciaciones del mismo Collet, era un barco mucho mas grande. Los sueldos de la tripulacion en este, eran mil cuatrocientos pesos (\$1400) cada mes; y calculando segun este tipo los sueldos devengados hasta la llegada á New-Orleans, resultarian ser ménos de cien pesos en lugar de los seis mil trescientos cuarenta y ocho que se cargan.

El buque habia de ganar diez mil pesos por semana, tenia un cargamento que valia cinco mil pesos, segun el manifiesto, que da bastantes toneladas de flete libre para lastre.

El regreso de aquella carga en un buque que hacia agua y exhausto de carbon, á los dos tercios de su camino á Matamoros, paralizó los negocios de Collet y le causó una pérdida de cincuenta mil pesos.

El cargamento no comprendia ningun almacen de madera, ni habia tampoco las 150 toneladas de carbon, puesto que el buque no pudo llegar á New-Orleans saliendo del rio Calcasiero, sin quemar la madera. Así lo dice el memorial y lo declara el segundo maquinista Laycock.

Si fijamos la vista en los affidavits de Dolson, el supuesto capitan y el maquinista Laycock, veremos claramente los fraudulentos propósitos del reclamante y de los que apoyan su demanda.

Dolson dice que en este último viaje del vapor era el capitan, y que Blohn era solo un pasajero.

El testigo no se aventura á decir la fecha de este viaje; pero no puede tener lugar en Octubre de 1864, ni tampoco en Diciembre de 1864, porque en la primera de estas fechas, Dolson con la tripulacion del Orizaba,

estaba en Texas y era prisionero de los confederados, y no regresó hasta fines de Noviembre á Matamoros.

El 19 de Diciembre firmó un recibo en el último puerto, por el valor de su sueldo en union de Brooks, el segundo sobrecargo, y de Hudson el piloto.

Mas tarde, el 20 del mismo mes, otorgó su protesta ante un notario de Matamoros refiriéndose á la pérdida del Orizaba. El recibo de los derechos del notario por esta protesta ha sido presentado, pero no la protesta misma. (Véanse los documentos del caso del Orizaba.)

Todo esto confirma, si confirmacion necesitase lo que acerca de la fecha manifestó el comandante Meade. El Chihuahua no se perdió frente á la boca del Rio Grande en Diciembre de 1864.

El capitan del barco, ó mas bien, aquellos que detras de bastidores han tomado las pruebas para servir á sus propósitos de fraude, dejaron de mencionar la fecha de esta pérdida.

Las partes que obtuvieron la declaracion de Dolson, la producen como prueba de que el valor del buque era sesenta mil pesos que es el señalado en la peticion.

Concuera con su original que obra en la página 259 del libro segundo de opiniones discordantes de los señores comisionados.

Lo certifico.

Washington, 20 de Noviembre de 1874.—(Firmado.)

—*J. Carlos Mexía*, secretario.

Es copia. México, Febrero 26 de 1875.—(Firmado.)

—*Juan de D. Arias*, oficial mayor.

NUMERO 99.

CORREOS.

Administración principal de correos.—Tampico.—En respuesta al oficio de vd. fecha 8 del presente, en que se me pide informe sobre el denuncia que hace el *Monitor Republicano* en su núm. 33 bajo el rubro de «Escandaloso», respecto al asesinato de un correo llamado Santos Domínguez, que conducía á Ciudad Victoria la acta de las elecciones municipales verificadas en este puerto el día 12 del próximo pasado Diciembre; tengo el honor de manifestar á vd. que esta principal no ha tenido conocimiento é intervencion de ninguna especie en el despacho del mencionado correo, pues de lo contrario habria dado á vd. aviso con oportunidad del hecho que se denuncia.

Independencia y libertad. Tampico, Febrero 17 de 1875.—*Crescencio Villela*.—Ciudadano administrador general de correos.—México. Es copia. México, Marzo 10 de 1875.—*Francisco de P. Romero*.

«Diario Oficial».—Núm. 62.—Marzo 3 de 1875.

NUMERO 100.

PRIVILEGIO AL SR. GARCIA TOVAR.

R. E. L.—El que suscribe ante VV. SS. pasa á exponer que habiendo inventado un aparato mecánico para disecar cualquier depósito de agua que obstruya ó impida aprovechar el terreno en que se halle ó que por su represion malefice la salud.

Que proporcionando por este medio prontitud, poco trabajo y economía en los gastos de su desague por el corto precio con que lo puede obtener aun el poco acomodado por su sencilla construccion, manejo y buenos resultados.

Que por estos requisitos cualquiera pudiera apropiarse la accion del derecho que las leyes conceden al inventor de una cosa tan útil para todos.

Ocurre á V. S. para que examinadas sus razones, discutida la conveniencia del descubrimiento y publicado por el plazo que fija la ley, se le otorgue el privilegio que concede la misma á fin de asegurar la garantía que en justicia le corresponde.—*Cármén García Tovar*.

«Diario Oficial».—Núm. 62.—Marzo 3 de 1875.

NUMERO 101.

CARTA DE NATURALIZACION.

Secretaría de Estado y del despacho de relaciones exteriores.—Seccion de cancillería.—El presidente de la República ha tenido á bien conceder cartas de naturalizacion mexicana al Sr. José Frade de Teresa, originario de de Rivadesella, España, comerciante y residente en San Luis Potosí.

México, Febrero 26 de 1875.—*Juan de D. Arias*, oficial mayor.

«Diario Oficial.»—Número 63.—Marzo 4 de 1875.

NUMERO 102.

CARTAS DE NATURALIZACION.

Secretaría de Estado y del despacho de relaciones exteriores.—Seccion de cancillería.—El presidente de la República ha tenido á bien conceder cartas de naturalizacion mexicana á los Sres. Juan Le Quellec, súbdito francés, marino y residente en Mazatlan, y José M. Cargado, originario de España, comerciante y residente en esta capital.

México, Febrero 27 de 1875.—*Juan de D. Arias*, oficial mayor.

«Diario Oficial.»—Número 63.—Marzo 4 de 1875.