

practicado la nivelacion de reconocimiento en 12 kilómetros.

Creo que en este mes se practicará un nuevo reconocimiento entre Huehuetoca y San Juan del Rio, y cuando esto se verifique y se acepte para estudio alguno de las líneas, daré conocimiento al ministerio de los datos obtenidos en este y en los anteriores.

Independencia y libertad. México, Marzo 8 de 1875.

—*I. de la Peña*.—Ciudadano ministro de fomento.—Presente.

Es copia. México, Marzo 29 de 1875.—*M. Bustamante*.

«Diario Oficial.»—Núm. 88.—Marzo 29 de 1875.

NUMERO 134.

COMISION MIXTA.

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

*Opinion del C. comisionado Palacio.—Núm. 570, 820 y 821.—Mateo Collet, contra los Estados- Unidos.*

En esta reclamacion, propiamente hablando, se comprenden tres, pues que se hace por la captura de tres buques en diferentes tiempos, lugares y circunstancias. Será, pues, conveniente, considerar cada uno de los sucesos con separacion. Comenzaré por el caso del vapor «Chihuahua.»

Este buque, propiedad de un ciudadano mexicano y navegando con bandera de esta misma nacionalidad, salió de New Orleans regularmente despachado por la boca del Rio Grande, en México, con cargamento de madera, á principios del mes de Enero de 1865.

El dia 11 de este mes fué abordado por el vapor de guerra de los Estados- Unidos «Chocura,» capitán Meade, quien visitó los papeles, los halló en regla y dió al capitán de Chihuahua una órden por escrito de no con-



tinuar en su viaje, sino volver á New Orleans, y allí hacer presentes á las autoridades de los Estados-Unidos las razones por que se le hacia volver.

Estas, segun expresa la órden, eran, que hallándose el «Chihuahua con avería y haciendo agua para continuar su viaje, tendria necesidad de bordear la costa del Estado de Texas, en guerra entónces con los Estados-Unidos, y podia ó buscar refugio en alguno de los puertos de dicho Estado, ó ser apresado por los confederados; y así, para evitar esa contingencia, se le ordenaba que volviera á New-Orleans.

El capitan del «Chihuahua» obedeció la órden y retornó en efecto á New Orleans. Allí permaneció algun tiempo, que no se expresa cuanto fué, se hicieron al buque las reparaciones que necesitaba, y se hizo de nuevo al mar para su primer destino.

En ese viaje se perdió el buque á causa de un temporal. El reclamante se cree con derecho á que se le indemnice de los perjuicios que experimentó por la interrupcion en el viaje del «Chihuahua» y retorno á New Orleans, su permanencia allí, gastos de la reparacion, y ademas el valor total del buque, por haber este naufragado.

En mi opinion el capitan del «Chocura» obró contra su deber, y violó las estipulaciones del tratado vigente entre México y los Estados-Unidos, al obligar al «Chihuahua» á volver á New-Orleans, estorbándole la libre continuacion de su viaje.

No hay para qué recurrir en este caso á los principios generales, ni á los usos comunes del derecho marítimo en tiempo de guerra, puesto que existe entre los

en estas palabras; «exceptuando solo aquellos que á la sazón estuviesen sitiados ó bloqueados; y para evitar toda duda en este particular se declara que solo se considerarán bloqueados por una fuerza beligerante, capaz de impedir la entrada á los neutrales.» Lo que únicamente se puede hacer con esos buques que intenten entrar á un puerto efectivamente bloqueado ó sitiado, lo dice el art. 21 del tratado.....se conviene en que á ningun buque.....se le permitirá entrar en él; *pero no será detenido* ni será confiscada parte alguna de su cargamento, si no hubiere en él alguno de los efectos de contrabando, á ménos de que despues de ser prevenido del sitio ó bloqueo por el oficial comandante de las fuerzas bloqueadoras, emprendiese de nuevo entrar en dicho puerto, pero se le permitirá ir á cualquiera otro puerto ó lugar que crea conveniente.»

Las citas que anteceden demuestran fuera de toda duda, que hay un caso único y solo en que el buque mexicano que lleva contrabando de guerra, puede ser interrumpido en su viaje por un oficial naval de los Estados-Unidos, el caso de intento actual de entrar á un puerto bloqueado efectivamente; y que hay una sola órden que se le puede dar; la de no entrar á ese puerto y largarse adonde le convenga. Si el capitan del «Chocura» en cualquier otro caso, sea el que fuere, se metió á interrumpir el viaje del «Chihuahua», y se propasó á darle otra órden que no fuese la de abstenerse de entrar en puerto bloqueado con fuerza efectiva, hizo una cosa para lo cual no estaba autorizado; puso al «Chihuahua» un estorbo en su viaje, que el tratado prohíbe que se ponga, impidió la libre navegacion que este garantiza; y por



dos países interesados un tratado que fija sus mutuas obligaciones en la materia, y no deja, por tanto, lugar á buscarlas en el derecho comun de las naciones.

Los arts. del 16 al 25 del tratado de 5 de Abril de 1831 entre las dos Repúblicas, determinan de una manera muy expresa y completa, qué es lo que puede y qué es lo que no puede hacer cualquiera de esas dos potencias con respecto á los buques de la otra, en tiempo de guerra, en que alguna de ellas sea parte.

La regla establecida en esa porcion del tratado en esta: «libertad absoluta de navegacion y comercio aun con los puertos del enemigo.»

Las limitaciones son únicamente no llevar contrabando de guerra y no forzar un bloqueo efectivamente establecido con fuerza armada, y de que se ha dado previo y especial aviso al buque que lo violó. Fuera de estos dos casos por ningun motivo y en ningunas circunstancias, están autorizadas las fuerzas de mar de ninguna de las dos potencias para detener un buque de la otra mucho ménos para apresarlo ú ordenarle que se dirija á otro puerto que el de su eleccion.

Nada puede ser mas expreso que el art. 16 del tratado referido. Se determina en él que los ciudadanos de las partes contratantes pueden «navegar libre y seguramente en sus embarcaciones, *sin que haya la menor excepcion en este respecto;*» y mas adelante se establece el derecho de entrar y salir en puertos enemigos y pasar de uno de ellos á otro sin «oposicion ni obstáculo.»

El art. 19 reafirma esa misma libertad aun respecto de puertos enemigos, y asienta luego la excepcion única

tanto, con violacion del mismo tratado ejerció un acto de fuerza y de violencia injusta.

Yo no tengo que dar opinion alguna, sobre si en tésis general y por el derecho ordinario de la guerra, lo que hizo el capitán Meade es un acto legítimo y autorizado por sus temores mas ó ménos fundados de que el «Chihuahua» fuese á caer en poder de los confederados.

Supongo que esa razon pudiera valerle donde no hubiese especiales y determinadas provisiones sobre libertad de navegacion; pero cuando estas existen y ellas marcan como excepcion única para interrumpir un viaje el intento reiterado de forzar el bloqueo de un puerto determinado y actualmente investido por fuerza efectiva, las razones valederas por el derecho general, no tienen aplicacion alguna. «In toto juri generi per speciem derogatur.»

No parece poco exorbitante la pretension del derecho de despachar un buque armado al mar, á que espante léjos de una costa que tiene centenares de millas á los buques neutrales que por cualquiera circunstancia tienen necesidad de navegar rasando su costa. No es así seguramente como se entiende el derecho de impedir la arribada á puertos enemigos sino poniendo á la entrada de los puertos mismos fuerza suficiente para contrariar el intento actual de entrar en ellos.

El buque que no lleva rumbo á puerto bloqueado y en que no da á conocer claro su intencion de entrar en él, no tiene para que ser molestado; lo mas que se podria hacer seria seguirlo y vigilarlo para aprovechar el primer momento en que hiciese rumbo al puerto bloqueado; y si el capitán Meade formó sospechas del «Chihuahua»



debió haberse tomado el trabajo de seguirlo mas no la licencia de hacerle cambiar su viaje legal. Aun puesto el «Chihuahua» en el caso único de recibir una advertencia (el de dirigirse á punto bloqueado), no se le pudo dar órden de que retrocediese y se dirigiese á un puerto de los Estados- Unidos, sino dejarlo que fuese á donde quisiera, con tal que no fuera puerto enemigo efectivamente bloqueado; si tenia [avería ó riesgo de naufragar, eso nada le importaba al capitán del «Chocura» y si iba á buscar refugio ó á encallarse en la costa tejana] donde no hubiera fuerza bloqueada, estaba en su derecho de hacerlo. ¿Quería evitar eso el capitán Meade? No tenía mas medio legal que seguir al «Chihuahua» hasta el fin de sus viaje.

Imponerle la obligacion de volverse, fué un puro abuso de la fuerza. Se le mandó que se presentara á las autoridades de Nueva-Orleans. ¿Con qué carácter y con qué objeto? Si se presentaba como presa, no se habria reido poco el juez de almirantazgo á quien se presentase por sí solo el capitán de un barco neutral á que se le declarase presa sin captor y sin quien pidiera algo en su contra. Si se presentaba al capitán de puerto, para que se le tuviera en custodia y no le permitiera salir; de seguro que este no habria admitido un cargo que le imponia la obligacion, cuando ménos, de mantener al capitán y tripulacion. Todo el negocio es en verdad extraordinario y fuera de las reglas conocidas del derecho marítimo.

Dice el capitán Meade, para excusarse que dió la órden de retorno á New-Orleans, con conocimiento y aún por peticion del capitán del «Chihuahua.» Siendo esta

su defensa única, alguna prueba se necesitaria, mas que su simple aserto, sobre todo cuando está en desacuerdo con lo que dice el que recibió la órden; pero si realmente el capitán del «Chihuahua» se manifestó tan bien dispuesto á obedecer no parece racional que perjudique los derechos del dueño del buque su consentimiento en una órden dada sobre los cañones del «Chocura.»

Los términos que ella está concebida, no pueden ser mas imperativos y apremiantes, y es indudable que no habia facultades para mandar en ese tono á un buque neutral que desistiera del viaje que proseguia legítimamente. Si, como se indica, el capitán del «Chihuahua» deseaba volver á New-Orleans y pidió la órden de hacerlo, solo como un pretexto, un oficial naval de los Estados- Unidos no debió prestarse á dar ese pretexto atribuyéndose facultades que no tenia y ordenando lo que no podia ordenar.

Paso á tratar de otro de los hechos que dieron origen á esta reclamacion. La pérdida del vapor «Orizaba.»

Este buque emprendió viaje de New-Orleans á Matamoros, en Agosto de 1864. Obligado por el mal tiempo, segun se dice, arribó á un punto de la costa de Texas, llamado «Velasco,» donde fué apresado por oficiales del llamado gobierno de los confederados. Aunque su dueño trató empeñosamente de recobrar el buque, no pudo conseguirlo, sino que este continuó en servicio de los confederados hasta que se perdió en el Rio Trinidad. El vapor habia sido mandado despues del convenio para la rendicion del departamento del Trans-Mississippi y ántes de la ocupacion de Galveston, al puerto de «Liberty,» á trasportar soldados licenciados de los confederados.



Cuando volvia de ese viaje á Galveston, se perdió en el río Trinidad. Los restos de él fueron despues recogidos como propiedad abandonada, y vendidos por cuenta del tesoro de los Estados-Unidos.

La captura del buque por fuerzas de los confederados, en territorio ocupado por estos; no ha podido hacer responsable á los Estados-Unidos. Fué un hecho de sus enemigos y en territorio poseido por estos últimos. Ya en estos casos he tenido ocasion de expresar mi opinion de que los hechos de los rebeldes durante la guerra de separacion no producen responsabilidad de parte de los Estados-Unidos. Si el vapor hubiera sido recibido por estos al admitir á composicion á los rebeldes, estos sin duda lo habrian trasmitido *cum onere*, es decir, que este reclamante tendria hoy contra los Estados-Unidos el mismo derecho de reclamar que la captura ilegal é irregular de los confederados le habia dado contra ellos; pero tal trasmission no llegó á efectuarse: antes de que ella se verificase, como debió haber sido á la vuelta del vapor á Galveston, él pereció estando todavía en poder de los confederados, y cualquiera que fuese la obligacion que ellos tuvieran por sus recientes convenios de haberlo entregado, por la falta de tradicion no llegaron los Estados-Unidos á adquirir el dominio; por consiguiente, no podian reportar sus cargos.

Aunque supusiéramos aplicable el caso de recaptura el poder de los confederados, el art. 11 del tratado de 5 de Abril de 1831 (sobre lo cual me abstengo de emitir opinion), seria requisito indispensable que hubiese existido la material y verdadera toma de posesion del buque, sin que bastase la promesa de entregarlo. El derecho de re-

presa es parte del derecho postliminio, y este como es muy sabido, no tiene aplicacion sino mediante el efectivo y material retorno al suelo patrio. Un cautivo muerto en el camino ántes de llegar á Roma, no hubiera disfrutado por un momento el derecho postliminio. Tal como la habian establecido y reglamentado los romanos, se practica hoy entre las naciones: no por la grande autoridad de aquellos jurisconsultos, sino porque así es conforme á la razon y á la justicia natural.

Los Estados-Unidos no han recibido del «Orizaba» mas que los restos, que vendieron por cincuenta pesos. Eso es todo lo que deben entregar al dueño que fué de aquel buque.

La tercera y última partida de esta reclamacion, la forma la captura y pérdida de otro vapor, llamado «Rio Grande» y perteneciente tambien á Mateo Collet. Las circunstancias del derecho, como aparece de la relacion del mismo empleado que hizo la captura, son las siguientes: El vapor se presentó en Clarksville, puerto tejano en la boca del rio Bravo. Se le exigieron los documentos aduanales que debia tener llegando á un puerto extranjero, los que no fueron presentados. Un tal Sr. Clair, que era quien parecia mandar en el buque, dijo que él lo habia capturado como presa de guerra porque tenia izada la bandera de México con autorizacion del llamado gobierno imperial; que estaba autorizado para hacer esa captura porque tenia una comision ú orden de un Francisco de Leon, que se titulaba gobernador del Estado de Tamaulipas en la República Mexicana; y que habia llevado su pretendida presa á Claksville como puerto neutral, para



pedir su adjudicacion y condenacion á un tribunal de presas.

El empleado que estaba encargado de la aduana, declaró que tomaba posesion del buque, porque este habia entrado con violacion de las leyes fiscales, y puso en él una guardia de soldados de los Estados-Unidos. Permaneció así por siete ú ocho semanas, al fin de las cuales el buque se hundió parcialmente. Poco despues el administrador de la aduana dió orden de que se permitiese á una casa de comercio americana sacar el buque, ó lo que quedaba de él, como agente de este reclamante. Añade el empleado que aprehendió el buque, que no lo mandó á algun tribunal para que judicialmente lo condenase, porque despues de terminada la rebelion en el Estado de Texas, y restablecida en él la legítima autoridad de los Estados-Unidos, no se habian reinstalado los tribunales.

Sobre este estado de los hechos se pueden establecer las proposiciones siguientes:

1ª El vapor «Rio Grande,» en las circunstancias en que se presentó en Clarksville no podia ser confiscado por violacion de leyes fiscales.

2ª De hecho, y cualesquiera que fuesen los motivos que hubiese para condenar el buque; no se intentó con tal objeto el procedimiento legal correspondiente.

3ª No se dió al poseedor del buque, y que se decia dueño suyo, oportunidad ninguna de defenderse.

4ª La falta de tribunal competente que hiciera una condenacion regular del buque, ni está probada de hecho, ni seria excusa válida en derecho.

En cuanto á lo primero. El vapor «Rio Grande,» no se ha presentado en Clarksville para hacer en aquel una en-

trada mercantil con el fin de dejar allí carga ó tomarla; no aun aparece si llevaba alguna ó se hallaba en lastre ó completamente vacío; no pretendia haber sido despachado en ningun puerto, ni navegar con destino determinado.

En lugar de todo esto, su arribada se presentaba como la conduccion de una presa de guerra hecha en corso, cuya adjudicacion legal se trataba de pedir. No es del caso discutir si la captura era legítima, ni tampoco si se podia conducir la presa á puerto neutral, y si en él habia derecho de pedir y esperar la adjudicacion. Esas cuestiones, muy importantes para el derecho del captor, se pueden resolver en el sentido que se quiera sin alterar este hecho: el vapor «Rio Grande» se llevó á Clarksville por persona que lo habia capturado como presa de guerra, y con el fin manifiesto de que se le declarase ese carácter.

En tales circunstancias, es evidente que ni eran las leyes fiscales las que se debian aplicar al caso, ni era al empleado de la aduana á quien tocaba resolverlo.

Las reglas establecidas para la entrada y salida de buques, carga y descarga de ellos y su despacho y recibo, son aplicables al tráfico y comercio regular y ordinario que se hace en estado de paz; pero de ninguna manera para aquellos casos y contingencias que nacen del estado guerra y en que la arribada á algun puerto es resultado de un caso de beligerante.

Los sucesos de esa clase, no son casos de aduana; son casos de almirantazgo; el derecho que se les aplica no es el que se contiene en los reglamentos fiscales, sino el marítimo, ya sea municipal ó internacional en su caso; y la autoridad única competente para decidir son los tribu-