

nales de almirantazgo. Los buques que arriban en esa condicion, no hay que averiguar si traen manifiestos consulares, facturas y despachos que los pongan en regla con la aduana; sino si obran ó no conforme al derecho de la guerra, y si con arreglo á este deben ser protegidos ó tolerados.

Exigir á un buque llevado como presa los requisitos que le corresponderia tener si viniera en expedicion comercial, equivale á cerrar los puertos neutrales para las presas de los beligerantes. Que esto lo puede hacer todo soberano si quiere, nadie lo negará; pero no debe hacerlo por medios indirectos y encubiertos, sino por una ley expresa debidamente promulgada y notificada á los beligerantes.

Yo no sé que los Estados-Unidos hayan adoptado esa como regla permanente de su neutralidad, ni tampoco que la notificaran como medida especial en la guerra mexicana.

La persona que se presentó en Clarksville como captor del «Rio Grande,» puede haber tenido algun derecho á la adjudicacion de su pretendida presa, ó puede no haber tenido ninguno; puede haber sido un corsario debidamente autorizado y comisionado por uno de los beligerantes; ó puede haber sido un ladrón que se atribuyese falsa ó ilegalmente aquel carácter; mas en ambos supuestos, las autoridades de los Estados-Unidos (no hablo del colector de la aduana, que nada tenia que hacer en el asunto), las autoridades competentes no debian confiscar el buque; debian, ó dejar que su captor lo llevase á algun tribunal de presas competente, ó quitárselo para devolverlo á su dueño.

Para una ó para otra cosa es para lo que autoriza el tratado de 5 de Abril de 1831. Examinemos las dos hipótesis.

Si St. Clair, que se decia captor del buque, era un corsario legalmente autorizado para hacer presas contra los enemigos de la República Mexicana, entónces el caso estaba comprendido en el artículo 10 del tratado conforme al cual todo dueño de buque ó todo corsario puede arribar en busca de seguridad contra mal tiempo ó enemigos, á los puertos de los Estados-Unidos cuyas autoridades deben concederles todo favor y proteccion para reparar sus buques, procurar provisiones y ponerse en estado de continuar su viaje sin obstáculo ó impedimento de ninguna clase.

Pasemos al otro supuesto, el de no haber tenido St. Clair autorizacion legal para efectuar la captura del buque conforme al derecho de la guerra, y pedir su condenacion.

Entónces era muy claro, que su accion de tomar el buque en Bagdad, puerto mexicano, y llevarlo á Clarksville bajo el falso pretexto de presa de guerra; era un verdadero robo marítimo, un acto de piratería cometido en perjuicio del propeitario del buque, que era mexicano. Para casos tales se escribió el artículo 11 del tratado de 1831, que dice así: «Todo buque, mercancías y efectos pertenecientes á ciudadanos de algunas de las partes contratantes, que sean apresados por piratas, ya sea dentro de los límites de la jurisdiccion ó en alta mar y que fueren conducidos y encontrados en los rios, bahías, puertos ó dominios de la otra, serán entregados á sus

dueños, probando estos en debida forma sus derechos ante el tribunal competente, &c.»

Estas últimas palabras suponen que siempre que se aprehendan buques, mercancías, &c., en poder de personas que aparece á primera vista no ser sus dueños, se ponen á disposicion de un tribunal, y se da á quien pretende ser el propietario la oportunidad de probar su derecho.

Resumiendo lo expuesto, nos hallamos en este dilema: ¿St. Clair era un corsario debidamente autorizado para hacer presas, ó no lo era. Si lo primero, se debió dejar la presa en su poder, y prestársele por las autoridades de los Estados-Unidos favor y proteccion; si lo segundo se le debió quitar el buque, pero para devolvérsele á su dueño, no para confiscarlo en provecho del tesoro de los Estados Unidos, que no podia tener á él derecho alguno.

La aplicacion de las leyes fiscales á un buque llevado al puerto como presa, sin intencion de traficar con él y sin procedencia de ningun puerto, es enteramente absurda.

Mas supongamos, y esto nos lleva á la segunda de las proposiciones sentadas ántes, que el caso fuese propio para la aplicacion de las reglas aduanales, y supongamos tambien que en la arribada del Rio Grande se violaron algunas de estas.

En casos semejantes, yo no entiendo que el administrador de la aduana tiene la facultad de decir de una manera soberana, definitiva y sin apelacion, que el buque queda condenado; no puedo creer que sin mas formalidad que tomar posesion del buque, sin averiguacion, citacion ni audiencia de nadie, pueda confiscar la propie-

dad de un extranjero con cuyo país existen tratados que garantizan la libertad de navegacion.

El único derecho que un empleado aduanal tiene en esos casos, es el de remitir el barco á un tribunal, y pedirle que lo declare por medio de una sentencia formal, incurso en la pena que impongan las leyes fiscales, para lo cual, por supuesto se ha de probar que ha violado estas y que está en el caso de sufrir su aplicacion. Esto da naturalmente lugar á una averiguacion y á un juicio contradictorio en que debe ser oido cualquiera que se crea con derecho á oponerse á la confiscacion del buque.

Nada de esto se hizo por el empleado aduanal de Clarksville en el presente caso. De su sola autoridad, sin que precedieran formas judiciales, citacion ni audiencia de nadie, sin que aparezca siquiera una acta oficial de la declaracion del comiso, aprehendió el buque por «violacion de leyes fiscales» que no se dignan citar especificadamente, lo retuvo en su poder por cerca de dos meses, hasta que se hundió, y luego lo entregó, por orden, segun dice, de otro empleado fiscal, sin que jamas se hubiese entablado procedimiento ninguno contra él.

Esta comision, en casos semejantes (vid «Eclipse Kelloy») no ha tenido por suficiente para justificar el perjuicio sufrido por la detencion y pérdida de un buque, ni aun la sentencia condenatoria de un tribunal competente, fundada en violaciones probadas de las leyes fiscales, en casos en que eran aplicables. Esos antecedentes hacen creer que no justificará la aprehension y pérdida del «Rio Grande» la simple afirmacion de un empleado aduanal, de que habia infringido leyes fiscales que

no se especificaban y que evidentemente no eran aplicables á un buque introducido al puerto como presa de guerra.

Está en gran parte anticipada la prueba de mi tercera proposicion. No se dió á la parte interesada en oponerse á la confiscacion del «Rio grande» oportunidad de probar su derecho. Supuesto 'que á la persona á quien se halló en posesion del buque, alegaba que lo habia capturado en guerra, con autoridad suficiente y que su intento era pedir la condenacion de él en un tribunal de Almirantazgo, esto presentaba desde aquel momento un caso para el exámen y decision de los tribunales de los Estados-Unidos, quienes tenian el deber de oír al supuesto captor y á cualquiera otra persona que se presentase alegando mejor derecho; y segun lo que apareciera de alegacion y pruebas, ó conceder á St. Clair la proteccion que pedia para su presa, ó quitársela para restituirla á dueño. En cuanto á tomarla por los Estados-Unidos no se percibe ni sombra de razon para haberlo hecho como tampoco para traspasar la propiedad á otras personas.

La razon que se da para no haber obrado así, consiguiendo el conocimiento del negocio á la autoridad judicial competente, es que no existian en Texas tribunales federales, no obstante que hacia muchos meses que la guerra de separacion habia terminado.

Si es cierto ese hecho, de que es lícito dudar por su inverosimilitud miéntras no lo apoye mas prueba que el dicho del empleado que se disculpa con él, si es cierto, digo, que no habia en Texas tribunal á quien consignar el caso, alegar esto es, como vulgarmente se dice, «dar la culpa por disculpa,» es hacer mas clara y directa la responsabilidad de los Estados-Unidos. Si los tribuna-

les federales no existian, debian existir: el reciente estado de guerra, en lugar de dispensar la necesidad de su establecimiento, lo hacia mas imperioso, porque aumentaba en números de casos que debieran someterse al conocimiento de ellos, y seguramente, si los tribunales son una parte muy principal de los instrumentos que una nacion necesita para cumplir sus deberes internacionales y sus tratados, la falta de esos tribunales no puede fundar una excusa, sino que por sí misma constituye una falta cuyas consecuencias son necesariamente de la responsabilidad de la nacion, que ha incurrido en ese notable descuido.

No han dejado de hacerse indicaciones sobre que no es este reclamante el dueño del buque perdido; mas yo hallo pruebas suficientes en la ausencia de toda otra en contrario, para admitir su derecho á reclamar como propietario del «Rio Grande.»

Se ha presentado la escritura de compra, hecha ante un notario y testigos en New Orleans, como año y medio ántes de la aprehension del buque, lo que le da el carácter de una adquisicion *bona fide*.

Ademas, Henry E. Robinson, en dos distintas declaraciones juradas, afirma que el buque era de la propiedad de Mateo Collet, (este reclamante) y habia sido cargado y contratado en diversas ocasiones por el declarante á nombre de aquel. Sobre estos mismos hechos ha declarado William Golding, que fué el constructor y el vendedor del buque.

Si á pesar de esto, por parte del gobierno de los Estados-Unidos hay razones para creer que el título de Collet era solo colorado, y que otras personas, enemigos

ó ciudadanos de los Estados-Unidos, tenían realmente la propiedad, no basta que nos haya hecho saber sus sospechas á este respecto, sino que debia de apoyarlas en pruebas capaces de destruir las presentadas por el reclamante. La material posesion del buque por St. Clair no puede producir ni presuncion de título adverso, puesto que seguramente su propio dicho, era posesion tomada por fuerza, y que no le daria título miéntras un tribunal de presas no se lo declarase; y por lo que respecta á King Kenedy y C^ª que vinieron á recoger los restos del naufragio, solo sabemos que se presentaron con una órden de un administrador de aduana (no se dice de dónde ni cómo se llamaba) á levantar y llevarse el buque. [Si tenían algun título mejor que el de Collet, ó si compraron al administrador de la aduana que les dió la órden, es cosa que nadie ha puesto en claro de un modo que destruyese el título de Collet. De todo lo cual infiero que nadie aparece ante esta comision que mejor que él pueda llamarse dueño del buque, y tomo esto por base de mi resolucion.]

Puede inferirse de la declaracion de Collet, que dice que el buque fué entregado á su agente, que King y C^ª lo recibió en nombre y en provecho de él, y así, yo doy por supuesto que Collet recobró lo que quedaba de él.

La cuestion de si la patente con que el «Rio Grande» navegaba, fué expedida legalmente y por autoridad competente, no creo que tenga en el caso importancia alguna.

Dando por concedido que ni el buque tuviese los requisitos necesarios para haber adquirido nacionalidad mexicana, ni el cónsul de México en Nueva-Orleans fa-

cultad para darle una patente provisional, todo lo que de aquí se infiere es que el buque no tenia derecho de izar la bandera mexicana, ni de ser considerado en el mar como parte del territorio de aquel país; mas, esto no afecta la propiedad que un ciudadano mexicano tuviera en el mismo buque, ni tampoco autorizó los procedimientos que se emplearon contra él.

Para que Mateo Collet fuese dueño del «Rio Grande,» no era requisito indispensable que la nacionalizacion y abanderamiento de este fuesen válidas y regulares. Collet, mexicano, podia ser legítimamente dueño de un buque que no tuviese derecho á llevar la bandera mexicana, y con tal que este fuese propiedad de un ciudadano mexicano, esa propiedad podia respetársele, excepto en aquellos casos y cosas por los cuales se exige el requisito de la bandera.

Si llevado el «Rio Grande» á un tribunal de almirantazgo, se hubiese pedido allí su condenacion porque la patente no estaba en regla, alguna fuerza habrian tenido las razones que alegan sobre este punto; mas, que un administrador de aduana, sin mover la cuestion de nacionalidad ni requerir prueba de ella, procediese como lo hizo contra la propiedad de un mexicano, ciertamente constituye una injuria que este tiene el derecho de reclamar.

Estas reflexiones son tambien aplicables á la nacion del capitán Meade con respecto al «Chihuahua.» Si aquel oficial, sospechando la ilegitimidad de la patente, hubiera por ese motivo apresado el buque y lo hubiera llevado ante un tribunal de presas, allí se hubiera discutido esa cuestion, y aquí la consideraríamos ahora al revisar

los procedimientos de tal tribunal; mas el capitán Meade, bajo la inteligencia de que el «Chihuahua» tenia sus papeles en regla, y considerándolo un buque mexicano, le interrumpió y desbarató su viaje, sin justa causa y sin derecho.

Esto constituye el agravio, y como por otra parte, un ciudadano mexicano fué el perjudicado, tuviese ó no el «Chihuahua» derecho á usar aquella bandera, tenemos todo lo que se necesita para decidir en el caso: injuria por autpridades de los Estados-Unidos á un ciudadano mexicano.

Adolece esta reclamacion del vicio que se halla casi en todas; la exageracion de las pérdidas sufridas para cuyo aumento se ocurre á los medios mas censurables.

Las declaraciones sobre el valor de los buques, sobre las utilidades que debian producir y sobre los daños causados tienen todo el aspecto de ser falsas y fraudulentas y causan al reclamante el perjuicio de que no se tengan datos que merezcan confianza para estimar sus pérdidas efectivas.

Con respecto al «Chihuahua» yo creo que estas consistieron solamente en la pérdida del viaje que habia emprendido á Matamoros, y la diferencia del precio que pudo obtener sobre su cargamento de madera respecto del que este tenia en New--Orleans. La posterior pérdida del buque en diferente viaje, no tiene conexión alguna con la causa de la reclamacion.

En cuanto al «Rio Grande,» ni consta en qué estado fué devuelto á este reclamante, ni lo que se gastó en levantarlo y repararlo. Solo sabemos que estuvo detenido cerca de dos meses, y que se hundió parcialmente.

Con los muy escasos y erróneos datos que hay en el caso para valorizar los perjuicios, tengo necesidad de fijarlos de una manera muy arbitraria.

Felizmente este caso ha de ser revisado por el tercero que sabrá corregir cualquier error en que yo incurra sea al opinar que hay justo motivo de reclamacion, sea al señalar la cantidad de la indemnizacion.

Mi opinion es, que el gobierno de los Estados--Unidos pague al de la República Mexicana para este reclamante, diez mil pesos, en moneda corriente de los Estados--Unidos, con interes al 6 por ciento desde el 6 de Enero de 1866, hasta que concluya sus trabajos esta comision, y ademas, cien pesos por costas.

Concuerda 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 Aias*, oficial mayor.