

Gomez, diputado secretario.—*J. V. Villada*, diputado secretario.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el palacio nacional de México, á doce de Abril de mil ochocientos setenta y cinco.—*Sebastian Lerdo de Tejada*.—Al C. Francisco Mejía, secretario de Estado y del despacho de hacienda y crédito público.»

Comuníquelo á vd. para su inteligencia y fines correspondientes

Independencia y libertad. México, Abril 12 de 1875
—*Mejía*.—C.....

«Diario Oficial.» Núm. 105.—Abril 15 de 1875.

NUMERO 187.

COMISION MIXTA.

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

FALLO NUMERO 314.

Opinion del Sr. Comisionado Zamacona, presentado en la sesion del 6 de Marzo de 1874.—Núm. 136.—Compañía del buceo de perlas del Náutilo, por la barca «Emily Baning,» contra México.

Ne encuentro en este caso acreditada la personalidad del reclamante, ni mucho ménos la realidad é importancia de perjuicio que alega.

La reclamacion se presenta en nombre de Joseph Bringhamurth, presidente de la compañía de pesca de perlas denominada: «Nausilius submarine pearl Fishing Company.»

El documento número 11 solo prueba que es uno de los directores de la compañía.

El memorial (número 30), no está firmado por Bringhamurth, sino por Mr. Amos B. Corwine, sin expresar si es apoderado del reclamante.

Dijo solo el signatario en la constancia del juramento.

anexa al memorial, que era uno de los apoderados de Joseph Bringham.

Para probar este carácter se presentan los documentos números 6 y 31.

El primero es un documento fechado el 2 de Setiembre de 1869, haciendo constar que la compañía, no Bringham, da su poder á Johnson y Higgins, de Nueva-York, para proseguir y cobrar su reclamacion contra el gobierno de México, por el *embargo ó captura*, (seizure) de la barca "Emily Banning," en concepto de que los apoderados podian emplear á Amos B. Corwine y Richard M. Corwine, abogados, para la gestion del negocio.

Este poder no tiene facultad de sustituirlo, y sin embargo, hay un segundo poder marcado con el número 31 y fechado el 19 de Marzo de 1870 en que Johnson y Higgins nombran *apoderados suyos* para hacer valer la reclamacion á los dos abogados Corwine.

Pasando sobre estas irregularidades y considerando el fondo de la reclamacion, tenemos ante nosotros este caso:

La barca "Emily Banning," se despachó de Nueva-York para la Guayra, á fines de Diciembre de 1854.

En los primeros dias de Enero de..... llegó á su destino:

A mediados del mismo año se hallaba en la costa del Brasil, y allí se desertó mas de una tercera parte de la tripulacion. (Véase el documento número 24.)

En Agosto tocó la barca en Guayaquil, donde continuaron las bajas de los tripulantes. Cuatro meses mas tarde, es decir, un año despues de que el buque salió de Nueva-York; se hallaba en Acapulco.

De allí se hizo á la vela para la *costa del Norte* con tres hombres ménos en la escasa tripulacion, en que fué de 22 originalmente.

El capitan juró ante el cónsul ántes de continuar el viaje, que dos hombres acababan de desertársele despues de otro que lo habia hecho anteriormente en el mismo puerto de Acapulco, añadiendo que se habia dejado olvidado en Guayaquil el rol (crew list) del buque, por lo *que temia que le aconteciese algun contratiempo*. (Véase el documento número 23.)

La barca sacó de Acapulco su patente de sanidad. Diez dias despues ancló frente á Zacatula. El capitan hizo echar al agua un bote, y con dos maquinistas y cinco marineros, se entró rio arriba á buzcar, segun dice, frutas y medicinas.

Pasaba esto en la época en que varias intentonas de filibusteros norte-americanos tenian alarmada la costa mexicana del Pacífico.

Los expedicionarios llegaron al pueblo de la Orilla del modo mas á propósito para alarmar á aquel vecindario. Las autoridades de Zacatula, para averiguar qué significaba aquella estraña expedicion, tomaron entre otras providencias, la de detener al capitan é ingenieros de la "Emily," durando esta detencion cosa de una semana, por la distancia de los lugares y la ausencia de la autoridad política en Zacatula.

Tras esto, el mencionado capitan é ingenieros, fueron puestos en libertad, y no encontrando la barca á la boca del rio, volvieron á Acapulco, en parte costeano y en parte por tierra.

Entretanto, la barca, despues de esperar cuatro ó cin-

co días al capitán, volvió también á Acapulco, donde según dicen los papeles del reclamante, "found the paptain and two machinists on shore, having been absent from the bark filteen days."

A este incidente debido por lo ménos á improcedencia, si no es que á otra falta mayor, del que dirigia la expedición pescadora, se atribuye el fracaso completo de esta, sin probar que realmente lo hubiera habido, y se atribuye también la pérdida de todo el capital comprometido en la empresa. Todo lo que se dice perdido y dejado de ganar se reclama ahora al gobierno de México.

Léjos de que las pruebas del reclamante acrediten que el contratiempo sufrido en Zacatula interrumpió la expedición, se deduce de ellas lo contrario. El capitán reasumió el mando el 23 de Enero. No se dice si salió ó no nuevamente de Acapulco, pero sí que en el mes de Marzo estaba allí otra vez, y que declaró ante el cónsul la muerte de un tripulante, el enganche de otro y la despedida de dos maquinistas (véase el documento número 4). Resulta por tanto que casi dos meses después del incidente de Zacatula la expedición estaba en vía de continuar.

Todavía mas adelante, el 9 de Abril, se presentaron al cónsul americano en Acapulco cuatro de los oficiales de la barca incluso el segundo capitán que durante la ausencia del primero, y tres meses ántes, habia desempeñado el mando, y protestaron que no continuarían á bordo, porque sus contratos con la compañía dueña del buque no les aseguraban *peradnal damayes*. Qué motivó esta protesta, seria difícil de averiguar; pero no fué de seguro el incidente de Zacatula, no solo por haber tenido lu-

gar varics meses ántes, sino porque entre los que protestaron estaba el segundo capitán que nada tuvo que sufrir por aquel contratiempo.

El primer capitán se presentó también el 10 de Abril ante el cónsul, y dijo, que *en virtud de la protesta de los oficiales*, abandonaba el viaje, y determinaba vender el barco. ¿Llevó á cabo su propósito? Nada dicen sobre esto las constancias del caso.

Los reclamantes afirman que la empresa fracasó por la prision del capitán; pero las pruebas arriba mencionadas acreditan que desde el 23 de Enero en que aquel empleado reasumió el mando, hasta el 10 de Abril en que anunció su intención de abandonar el viaje, pasaron tiempo é incidentes bastantes para motivar tal propósito, sin necesidad de atribuirlo á la detención de Zacatula. La verdad parece ser que la expedición fué poco feliz desde su principio, que la barca fué dejando regada su tripulación por todos los puertos que tocó ántes de llegar á Acapulco; que el capitán extravió documentos, cuya falta en su mismo sentir, debia causar algun contratiempo, y que todas las consecuencias de estos accidentes reales, y de los otros que los reclamantes imaginan, se achacan ahora á las gentes del gobierno mexicano, cuando estos obraron en el caso dentro de la esfera asignada á la policía de seguridad, é impulsados por una desconfianza perfectamente motivada en aquellos días.

Yo creo que esta reclamación no tiene absolutamente base de policía y que debe desecharse en su totalidad: por eso me abstengo de examinar las exageraciones obrepeticias con que se abultan los perjuicios, haciendo cargo al gobierno demandado, aun de las provisiones del buque

que debieron consumirse en su travesía de mas de un año, ántes de llegar á Acapulco y de los aparatos de buscar y demas material del buque en que no hubo pérdida alguna.

Los alegatos en favor de los reclamantes conducen muy poco á clarar la verdad, y están formados segun el método tan comun como falaz en estos negocios, que consiste en dar por ciertos hechos no justificados, y sobre esta base espaciarse en patéticas declamaciones.

En esta opinion me he referido solo á las pretensiones de la compañía dueña del buque, porque creo que seria una oficiosidad de parte de la comision decir algo acerca de los ingenieros y marineros, que no han hecho reclamo alguno y cuya representacion no justifica la persona que promovió este expediente.

Por todas estas consideraciones opino que debe desecharse la presente reclamacion.

«Diario Oficial.»—Núm. 105.—Abril 15 de 1875

NUMERO 188.

COMISION MIXTA.

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

Opinion del Sr. comisionado Wadsworth, presentada en la sesion del 6 de Marzo de 1874.—Número 136.—Compañía del buceo de perlas del Náutilo por la barca "Emily Bannig, contra México.

Esta es una reclamacion de la compañía denominada "Nautilus Submarine Pearl Fishing Company" de Wilmington, Delaware, en los Estados-Unidos, cuya compañía debe considerarse como un ciudadano de estos conforme á los términos de nuestra convencion, y era propietaria de la barca "Emily Bannig," y se presenta por las pérdidas y daños que esperimentó dicha compañía en virtud de injurias de las autoridades mexicanas, así como tambien por los daños y perjuicios originados en el mismo asunto al capitan y tripulacion del barco.

Los agravios reclamados están expuestos con verdad en el memorial impreso que se ha presentado; y yo pienso que las pruebas plenas y satisfactorias que se han acompañado, hacen de este caso uno de los mas notables por la crueldad é injusticia del mal causado.

El buque se encontraba en situacion apurada, y sus tripulantes con un bote fueron en busca de socorro y hospitalidad á las costas mexicanas.

La humanidad y el respeto debido á los tratados, exigia que se recibiese con bondad al capitan, maquinista y marineros, y se les hubiese dado auxilio.

Yo encuentro que la conducta observada por aquellas autoridades, fué muy bárbara á la vez que ilegal, demostrando un grado muy inferior de civilizacion en aquella parte de la costa del pacífico en 1856. La prision del patron, marineros y maquinistas, interrumpió el viaje. Durante ella, el buque quedó corriendo un grave riesgo, pues los cinco hombres que dejó el patron abordo mientras él iba en busca de víveres frescos y medicinas, estaban postrados por enfermedades, muriendo dos de ellos en el intermedio que duró dicha prision.

El buque arribó con mucha dificultad al puerto de Acapulco, á donde se encaminó de regreso, cuando los de abordo perdieron la esperanza de volver á saber del capitan y tripulacion ausentes.

Las enfermedades y cojera del capitan, maquinistas y marineros cuando llegaron á Acapulco, ocasionadas por los trabajos que habian pasado por mar y por tierra y que están detallados con pormenores tristes en las diversas declaraciones, así como los riesgos á que el mismo patron y tripulacion estuvieron expuestos, y la prision sufrida, imposibilitaron la continuacion de la empresa. Los tripulantes ni podian ni querian seguir mas adelante.

Nada se sabe de lo que se hizo con el barco. No hay ninguna manifestacion de que se haya vendido. La pro-

testa del capitan tenia en miras proceder á esa venta; pero el reclamante se mantiene en perfecto silencio acerca de este punto, así en el memorial como en las pruebas.

En semejantes circunstancias no iré yo á dar por sentado que se vendió el buque; y si lo hiciera nunca seria sin tener en cuenta los productos de la venta. El poco cuidado que se ha tenido en demostrar el perjuicio efectivo experimentado por el dueño del barco, hace difícil el cumplimiento de mi deber.

El reclamante supuso que le faltaba probar lo que costó el barco y su equipo. Pero aun cuando todo se hubiera puesto en venta, la pérdida hubiera sido total. Tampoco puede esta calcularse por las utilidades que no eran mas que prospectivas.

Si se hubiera perdido el barco durante la prision del capitan y sus compañeros, yo hubiera atribuido el desastre á la triste condicion en que aquel se halló, privado de su jefe y de su tripulacion, y hubiera hecho responsable al gobierno de México.

Por lo que hace el daño sufrido por la vuelta á Acapulco y el abandono del viaje, creo que el gobierno es responsable. La una y el otro se hicieron necesarios por el estado del barco á quien en primer lugar se quitó el patron, los maquinistas y los marineros, y á quien despues se dejó reducido á una situacion de enfermedades y abatimiento notables.

Creo que esta pérdida debe computarse por lo ménos en la mitad del vapor del buque y sus pertenencias. Esta mitad con los gastos hechos en Acapulco, derechos pagados, manutencion y cuidado de la tripulacion &c.

importa.....22,000 pesos. En las pólizas de seguro, veo que el barco, provisiones y equipo se valúan en cuarenta mil. Si esta indemnizacion no es suficiente, el reclamante no puede culpar á nadie mas que así mismo. Espero con confianza que no se crea excesiva.

Esa suma debe de devengar intereses desde el primero de Marzo de 1856 á razon del 6 por ciento al año hasta que se determinen los trabajos de la comision. Deben abonarse ademas cien pesos para costas, &c., y el todo se pagará en la moneda corriente de los Estados- Unidos.

Creo que tambien debe pagarse una indemnizacion á cada uno de los maquinistas y marineros que estuvieron presos con el capitan Thatcher y eran ciudadanos de los Estados- Unidos. Sus nombres y empleos son los que siguen: Charles H Stotsenburg, maquinista; Stephen Hall, maquinista; Rober Parker, Rober Uhste, George Springer, Henry Denny y Domingo Santa-Anna marineros. Robert Uhuite y Domingo Santa-Anna no eran ciudadanos americanos. Stotsenberg y Hall sufrieron seriamente por los trabajos que pasaron, y se les trató muy mal.

El tercero en discordia decidió en el caso del bergantin «Kallock.» Véase opiniones, tomo pág. que los dueños del barco no podian presentar la reclamacion en nombre del patron. El capitan Thatcher, sin embargo, ó mejor dicho su viuda, reclama aquí por separado.

Es mi opinion que la reclamacion de los maquinistas y marineros, presentadas en este caso, deben ser reconocidas; y como el negocio va todo al tercere en discordia, él resolverá esta cuestion.

«Diario Oficial.»—Número. 105—Abril 15 de 1875.

NUMERO 189.

COMISION MIXTA.

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

Reclamacion núm. 136.—Barca Emily Banning, contra México.—Decision del árbitro.

Antes de entrar al exámen de los méritos de la reclamacion de la «compañía del buceo de perlas del Náutilo por la barca «Emily Banning» contra México, núm. 136, permítase al árbitro hacer algunas observaciones á lo que en su alegato dice el agente de México con motivo de haber recibido pruebas en favor del gobierno mexicano, pero ya demasiado tarde para presentarlas á la comision. Sugiere que el árbitro debe admitir esa prueba testimonial, ó devolver el expediente á la comision á fin de que esta decida sí es ó no de admitirse. El árbitro no cree que pueda seguir ninguno de los extremos del dilema, y si por el contrario, que el prescitado agente debió pedir á la misma comision que esta le admitiera la prueba, y en caso de que hubieran discentido los comisionados y sometiesen el caso al árbitro, él entónces habria dirimido la discordia. Pero no ha sucedido así; la comision ni una sola palabra ha dicho acerca de esa prueba, sino que pidió al árbitro que resolviera el caso en definitiva. Este, en tal virtud, examinó las constancias que se pasaron

á su estudio, y con fundamento de ellas procede á dar su fallo.

El árbitro observó además que se han suscitado dudas sobre si los comisionados pueden tomar en consideración las reclamaciones del capitán y de una parte de la tripulación porque no están legalmente representados ante ellos. El árbitro cree que si según los términos del tratado de 1898, atento á que los documentos relativos á esas reclamaciones fueron sometidos á la comisión por el gobierno de los Estados-Unidos.

A juicio del árbitro resulta que el capitán y siete de los tripulantes de la «Emily Banning» fueron arrestados y detenidos por las autoridades de Orilla y Zacatula: que dicho arresto y detención fueron injustificables: que se relacionaron de tal manera con la expedición de esa barca, que aunque no fueron causa necesaria de que fracasara, sí la interrumpieron: y que esta interrupción pudo haber cesado al mes del arresto del capitán. Considera el mismo árbitro que la paralización del viaje quedará compensada en justicia con la suma de dos mil pesos... (\$2,000) mexicanos sin réditos é incluyendo los derechos consulares y demás costas. Esta es por lo mismo la cantidad que concede á la compañía dueña de la «Emily Banning.»

Como la viuda del capitán Thatcher ha presentado una reclamación separada número 136 del registro americano, el árbitro se ocupará de ella cuando examine ese caso. Con respecto á los que sufrieron con el capitán en Orilla y Zacatula, como es evidente que las autoridades mexicanas los trataron con dureza; y por causa de su detención le sobrevinieron después grandes penalidades, el

árbitro concede á cada uno de los ingenieros (*sic*) Charles H. Stolzenberg y Stephen Hall la suma de quinientos pesos (\$500), y á cada uno de los marineros Robert Parker, George Springer y Henry Denny la de doscientos pesos (\$200), todo en moneda mexicana y sin réditos.

Washington, Junio 24 de 1874.

Es copia, México, Abril 14 de 1875.—*Juan de D. Arias*, oficial mayor.

«Diario Oficial.»—Número 105.—Abril 17 de 1875.