

NUMERO 135.

COMISION MIXTA.

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

Opinion del Sr. comisionado Wadsworth.—Número 8.—Ralph S. Fretz y otros contra México.

La moción para que esta reclamación sea desechada se funda en dos razones, á saber.

I. Que los perjuicios resentidos fueron el resultado de un juicio regularmente seguido ante un tribunal mexicano.

II. Que el reclamante no agotó los recursos legales puesto que lo apeló de la sentencia dada por el juzgado de primera instancia.

Esta moción se funda en los hechos según aparecen en las pruebas del reclamante, y al examinarla, debo limitarme á las constancias del expediente, tal como se nos presenta.

No se habla en este caso de ningún procedimiento judicial, y todo lo que podemos ahora saber acerca de un «juicio legalmente entablado,» se deriva de las versiones que acerca de él dan los testigos del reclamante. Es por tanto, evidente, que al recurrir á este método de aventurar cuestiones, como las suscitadas por la moción, resultarán al gobierno de México serias desventajas. La siguiente

te exposición de los hechos principales del caso, según se nos presenta, demostrará la fuerza de esta observación.

En el mes de Setiembre de 1851, el vapor americano de hélice, «Comodoro Stóckton,» su capitán E. H. Ackley que iba de Panamá á San Francisco, arribó al puerto de Acapulco, México, por causa de avería, habiendo sido desparejado por una tempestad que le sorprendió á la altura del Cabo de San Lúcas.

No teniendo el capitán fondos, carta de crédito, ni otro medio de hacerse de recursos para reparar su buque, atender á su tripulación y abastecer el vapor, á fin de continuar su viaje, pidió auxilios á sus dueños en San Francisco; pero teniendo estos algunas dificultades en sus negocios, y no pudiendo facilitar el dinero ó crédito necesario, autorizaron y dieron instrucciones al capitán á fin de que cuidase el buque, sacase de este y de sus propios recursos lo necesario para mantener la tripulación y conservar sus intereses.

Después de hacer todos los esfuerzos razonables para conseguir fondos con que reparar el buque y continuar su viaje, el capitán resolvió venderlo, habiendo tomado esta determinación con el asentimiento de sus oficiales y tripulantes, y después de haberlo hecho examinar satisfactoriamente por personas desinteresadas.

Antes de que el buque saliese de Panamá, él había pedido prestado, hipotecando el vapor, á la casa de Garrison y Fretz, comerciantes americanos, la suma de \$... y habiendo sabido esta casa la situación que el buque guardaba en Acapulco, envió allí á Ralph S. Fretz, uno de los socios «debidamente autorizado en todo lo relativo al interés que tenían en el vapor de hélice.»

Después de haber sido debidamente anunciado, el vapor fué vendido por el cónsul americano, de acuerdo con las instrucciones del capitán, y con la aprobación de todos los oficiales y tripulación, el 8 de Diciembre de 1851 á favor de Carlos Suyder, el maquinista, en el precio de 11,500 pesos.

No pudiendo Suyder conseguir la suma de 3,000 pesos, que era el importe al contado, que exigían los términos de la venta, renunció su postura, siendo el buque de nuevo anunciado, y vendido al día siguiente á Ralph S. Fretz, por la suma de 4,200 pesos que pagó al contado al cónsul, extendiéndole el capitán un certificado de venta del buque, en debida forma, y entregándole este en seguida.

El cónsul pagó los gastos de la venta, los de puerto, &c., y dedicó el resto del dinero de la compra, á pagar á *prorata* á la tripulación.

Pero Suyder, el maquinista, el camarista Dawson y el contramaestre Dillingham, se negaron á tomar la parte del dinero que les correspondía por sus sueldos, y en unión de un tabernero de Acapulco, que tenía una cuenta contra la tripulación, de 460 pesos, *por licores que le había vendido*, promovieron un juicio contra el buque, ante el juzgado de primera instancia de Acapulco.

El expediente no me da luz para fijar, acertivamente, cuándo se entabló este proceso, pues el tabernero ciertamente no hizo gestión alguna judicial, sino hasta después que la venta había sido hecha á Fretz, y además todas sus cuentas contra la tripulación, excepto la de licores, fueron satisfechas por el cónsul, del producto de la venta.

En su declaración, el cónsul dice lo siguiente: «Al estarse practicando la venta, me fué presentado un escrito, por el juez de primera instancia, de parte de Sayder y dos ó tres de los tripulantes del buque, en que protestaban contra el derecho que yo tuviera para disponer de él pidiendo también, para sí, la protección del juzgado, á fin de cobrar sus sueldos.»

Esta era una protesta, pero no una cita para comparecer ante el juzgado á fin de contestar la demanda, pues el mismo testigo dice de nuevo, después de hablar de la captura del buque, que hizo el juez por fuerza, algún tiempo después de la venta: «*subsecuentemente*, se instituyeron procedimientos contra el buque, por el juzgado de primera instancia, y á pedimento del cónsul de los Estados-Unidos, se le manifestó varias veces, que el buque se había entregado al capitán Fretz.»

Después que Fretz hubo comprado el buque, procedió á repararlo y surtirlo de provisiones, y estaba surtiéndolo de agua, *cuando le impidió que lo hiciera el capitán del puerto, amenazándolo con el uso de la fuerza para impedirle que prosiguiera alistando el buque para su viaje.*

Habiendo anunciado el juez de primera instancia, que por la fuerza tomaría posesión del buque, el cónsul dió orden de que las escotillas fuesen selladas con el sello de los Estados-Unidos, que se enarbolase la bandera de los Estados-Unidos y se colocase una guardia abordo.

Pocos días después de esto, el juez se apoderó del buque con una fuerza armada, rompió los sellos y arribó la bandera.

Después de esto, se entablaron los procedimientos legales. Los demandantes, ni persona alguna dieron ga-

rantías no se citó al primer capitán Ackley, ni al nuevo dueño, ni al cónsul, según deja ver el expediente.

Los procedimientos fueron secretos, casi siempre á puerta cerrada, y algunas veces se ejecutaban en la habitación privada del juez.

Este magistrado manifestó varias veces al cónsul, que el buque se entregaría al capitán Fretz, y que los procedimientos se habían solo entablado, para probar la legalidad de la venta hecha por el capitán Ackley; la primera noticia que tuvieron el cónsul ó Fretz, de que se había instituido un proceso de dinero, contra este último, fué la orden del juez, para que pagase la suma de 11,000 pesos (documento núm. 17, pág. 46). Constantemente manifestó el juez á Fretz y al cónsul que el juicio no era por dinero, sino únicamente para poner á prueba la venta; durante todo el tiempo que duró el juicio, ó el juzgado estaba siempre cerrado para Fretz, ó se le objetaban y no se le recibían sus declaraciones.

Se sucedieron en el despacho de este juzgado, nada ménos que tres magistrados, además de Leyva, Maza, D. Castodia Sausa y D. Perez Vargas.

Una vez que salió para el interior el juez Maza, manifestó al cónsul que había desechado la demanda contra el buque. El juez Sausa, que no contestó una nota del cónsul, relativa al vapor, se obligó, durante cuatro días sucesivos á contestarla, y al fin dijo, que el juzgado ya no tendría mas que hacer en el asunto, manifestando también el cónsul, el 23 de Diciembre de 1851, que ántes de una hora, enviara al capitán de puerto la orden de que no volviese á molestar al buque.

Durante los procedimientos, Fretz ofreció varias ve-

ces depositar en el juzgado, en oro, el importe reclamado por los quejosos, para responder de la decisión del juzgado, y se le negó perentoriamente.

Entre estas reclamaciones, había una por mil peso cantidad reclamada como indemnización debida á un marino por un puntapié que le dió el segundo contra maestre; otra presentada por Damon, á nombre de un marino que se había ido á China, según un poder que le había dado para cobrar sus sueldos.

Finalmente, sin que el cónsul ni Fretz supiesen cuándo ni cómo, se dió una sentencia *contra Fretz*, por..... 11,000 pesos.

Al tercer día de anunciada esta sentencia, compareció el cónsul ante el juzgado con poder jurídico de Fretz, entónces ausente, ó intentó apelar. El juez iba á salir para el interior, y negándose á recibir el escrito de apelación, manifestó á los interesados que estaría de vuelta á los dos días, á tiempo para recibir el escrito.

De conformidad, el lunes, dos días despues, y cinco desde que se dió la sentencia, comparecieron ante el juez para intentar la apelación, y este les dijo que era demasiado tarde. Habiéndosele recordado que había dicho que volvería á tiempo, contestó, que había querido decir que el lunes era un día tan á propósito como cualquiera otro, puesto que, de todos modos, de nada servía la apelación.

Segun un testigo, W. Foster, el juez había dicho: «vienen vds. muy tarde, y aun cuando no fuese así, la apelación no se concedería.»

Habiéndose negado la apelación, el mismo magistrado procedió entónces á vender el buque. La primera ten

tativa hecha para venderlo fué pública; pero el cónsul de los Estados-Unidos puso un aviso en la puerta de su despacho, diciendo que la venta se haría sin ningun derecho, opinion en que parece haber abundado los comerciantes de Acapulco. (Véase la nota de Thomas Tuller documento 17, pág. 16). La venta fracasó por falta de postores.

Al intentar Snyder arrancar unos de los avisos de que se ha hablado, de la puerta del cónsul, este lo amenazó con pegarle un tiro

Habiéndose quejado Snyder, el juez Agustín Leyva, se hizo de un sargento y diez hombres, y les mandó que arrestasen al cónsul, lo cual llevaron á efecto, ultrajando á él, á su familia y su país, y lo pusieron en la cárcel, donde lo trataron indignamente, en violacion de la constitucion federal y del Estado, segun la opinion del promotor fiscal del juzgado de distrito de Guerrero, tanto que este funcionario piensa que el juez obraba movido por el deseo de una venganza personal. (Documento 17, pág. 10).

Mientras que el cónsul estuvo preso, se enajenó el buque en venta privada.

Despues, el cónsul y Fretz fueron á la ciudad de México para exponer estos hechos ante el ministro americano y el supremo gobierno de México. A su regreso á Acapulco el buque habia partido sin saberse para dónde, ondeando los colores mexicanos, pues la bandera de los Estados-Unidos que flameaba en el buque habia sido arriada y sustituida con la mexicana, sin consentimiento del cónsul de los Estados-Unidos.

No sabemos en cuánto se vendió el buque, ni qué sucedió con el producto de la venta, y jamas se ha dado noticia de esto ni á Fretz, ni al cónsul. Este último dice que los jueces mexicanos al hacer la venta, estaban coludidos é interesados con los compradores del buque.

Los hechos probados, segun constan en el expediente, claramente inducen á creer este aserto. (Declaracion del doctor Daiklage).

Pero es indudable que los sueldos de tres de los tripulantes por cuatro meses, la cuenta por licores de un tabernero, y la indemnizacion por el puntapé dado por el segundo contramaestre á un marinero que estaba en China, ascenlian, con las costas, á 11,000 pesos, lo que es verdaderamente monstruoso.

La venta se llevó consigo, no solo el buque y el critico, ficado de hipoteca de Garrison y Fretz, sino tambien 4,200 pesos que estos pagaron por la compra del buque, y otras considerables cantidades gastadas en repararlo y abastecerlo. Nada se dice de lo que sucedió con las provisiones puestas abordo por Fretz, á ménos que no se explique que hayan sido consumidas en las visitas al buque, que eran verdaderas fiestas, para el juez, su familia y amigos.

Todo lo perdieron Garrison y Fretz, á quienes no se ha dado cuenta del producto de la venta hecha por funcionarios mexicanos, quienes procedieron de esta manera arbitraria, empleando la fuerza y el fraude, contra un buque americano en *desgracia*. Teniendo por cierto estos hechos, como debemos hacerlo, soy de opinion.

Que no hubo juicio ni procedimientos judiciales, que pudieran haber despojado á los reclamantes de sus dere-

chos sobre el buque, ó que hubiesen estado obligados á respetar, ó que pudiesen retardar absolutamente su apelacion á la justicia de su propio país, contra los diferentes perjuicios causados en el nombre sagrado de la ley.

Que despues de haberse negado el magistrado mexicano á conceder la apelacion, obrando en esto fraudulentamente y contra su deber que era concederla, los reclamantes quedaron excusados de intentar otra vez la apelacion; siendo esta misma denegacion una grave ofensa ó injuria hecha á un ciudadano de los Estados-Unidos, por autoridades de la República Mexicana, lo cual lo autorizaba desde luego para pedir la intervencion de su propio gobierno.

Que la venta del buque ejecutada privadamente en virtud de un fallo, ya fuese fraudulenta ó en debida forma, miéntras que el cónsul estaba en la cárcel, que era el único agente de los reclamantes en el país, y detenido allí ilegalmente por el juez que dió el fallo, y quien segun las pruebas tuvo probablemente parte en la compra; fué igualmente una ofensa ó injuria manifiestas, que harian justa la intervencion del soberano extranjero, sin tomar en cuenta la cuestion de apelacion, pues aunque la sentencia fuese justa, semejante venta es una injuria distinta y separada.

Que en la fecha de esta sentencia, es decir, en Junio de 1851, el juzgado mexicano no tenia jurisdiccion en las quejas de Snyder, Damon y Dillingham, contra el buque, y por sus sueldos, porque estas deudas no habian sido contraidas en territorio mexicano y por tanto, la sentencia era nula, y no conferia ninguna autorizacion á los jueces mexicanos ó al capitán del puerto, para de-

tener por fuerza á un buque que habia pedido hospitalidad al puerto, en su desgracia, y mucho ménos para venderlo en secreto, y para cambiar su bandera sin consentimiento del cónsul, dejándolo salir del puerto, en ausencia de su dueño, que procuraba conseguir reparacion en la capital.

En aquella fecha, el código de comercio español era la ley de México, El art. 605, del libro tercero, del comercio marítimo, dice lo siguiente: «Las naves extranjeras surtas en los puertos españoles, no pueden ser embargadas por deudas que no hayan sido contraidas en territorio español, y en utilidad de las mismas naves.»

Así, pues, la fuerza con que amenazó el capitán de puerto para impedir que se abasteciese el buque de agua, &c., y que se diese á la vela, y por medio de la cual fué secuestrado, vendido despues, arriada y cambiada su bandera, constituye una injuria, que violó la ley mexicana, y el tratado entre ambos países, sin que pueda hacerse valer la sentencia del juzgado, ó los llamados procedimientos judiciales, para justificar el empleo de la fuerza porque el juzgado no tenia ninguna jurisdiccion.

Consideramos mucho mas grave el hecho del embargo del buque cuando recordamos que ningun paso se dió para poner á salvo al dueño, de la pérdida que su detencion debia originar; para poner á salvo los efectos que este llevó abordo, en virtud de su supuesta propiedad, efectos que no podian ser responsables del puntapié dado por el piloto del capitán Ackley, ni de los sueldos de su tripulacion, ni de la cuenta de licores que dicha tripulacion adeudaba; ni para volver los 4,200 pesos que habian sido destinados á pagar los derechos de puer-

to y otras deudas preferentes (vease el código indicado art. 593), y que constituian un gravámen de primera clase sobre el buque; pero todo esto se perdió á consecuencia de una venta secreta, por una cantidad que hasta hoy se ignora y de que no se ha dado cuenta, segun se ve en el expediente.

A Fretz se le ordenó que pagase 11,000 pesos por los sueldos de tres ó cuatro marineros, que los habian devengado de Panamá á Acapulco. ¿Pero se vendió en esa suma el buque ya reparado y abastecido para un viaje? ¿Dónde está el dinero? ¿qué se hizo con él? Esto no aparece en el expediente.

No dudo que el gobierno de México presentará sus pruebas en defensa, y que aclarará perfectamente el caso, si es posible, pues segun aparece ahora la responsabilidad, recae de la manera mas seria, sobre la conducta de las autoridades judiciales y del puerto de Acapulco.

No puede aplicarse la ley local en los casos en que lo hay jurisdiccion sobre buques extranjeros, en toda controversia que se suscite con marineros ó acreedores extranjeros. El ejercicio de la jurisdiccion en los casos referidos, debe siempre dejarse á la discrecion del tribunal del almirantazgo; pero esa jurisdiccion no debe ejercerse nunca, si no la hacen necesaria las circunstancias peculiares del caso, y que pueden ser tales, que hagan presumir el consentimiento del soberano extranjero.

En suma, el ejercicio de la jurisdiccion, debe ser un acto de cortesía, y no una intervencion innecesaria é inexcusable entre un buque extranjero y su tripulacion de la misma clase.

El juzgado de circuito de los Estados-Unidos, para el

distrito de Pensylvania, en el caso de Gonzalez contra Minor J. Wallace, hijo, núm. 354, expresa esta idea, en los términos siguientes:

«Los tribunales de almirantazgo se han resistido siempre á intervenir en demandas por sueldos reclamados por un marinero extranjero contra un buque igualmente extranjero; y solo lo han hecho cuando ha habido poderosas razones para creer que el caso quedaria sin remedio, si el marinero se veia obligado á esperar una oportunidad de conseguir reparacion en sus propios tribunales.

En el presente caso no existian razones de esta clase. El cónsul del país á que pertenecia el buque, y el capitán de este, con pleno consentimiento de la tripulacion pusieron en venta el buque, para hacerse de dinero con que pagar á la tripulacion; y el dinero procedente de la venta se distribuyó estrictamente conforme á la ley. El juzgado mexicano no podia hacer nada mas que lo que se estaba haciendo en favor de toda la tripulacion.

Ademas, conservar la jurisdiccion en favor de tres ó cuatro de los tripulantes, despues de la venta del buque hecha para pagar á toda la tripulacion, y teniendo á la vista la enérgica protesta del cónsul, no fué ciertamente un acto de cortesía hácia los Estados-Unidos, sino un hecho poco amistoso, agravado con todas las circunstancias acaecidas en los procedimientos hasta su final terminacion, cambiando la bandera del buque y despachándolo fuera del puerto.

El principio que se desprende de este caso, es de la mayor importancia para todo país comercial. Seriamente embarazará al comercio el que los tribunales de al-

mirantazgo embarguen buques extranjeros, por los sueldos de una tripulacion extranjera, excepto en circunstancias que justifiquen la jurisdiccion como un acto de cortesía.

En mi opinion, el código español, que niega la jurisdiccion, es, despues de todo, el mas seguro y el mejor. En todo caso, era la ley para el juzgado mexicano de Acapulco, en 1852.

Parece que el código de comercio fué adoptado en 1830, pero como no hubo código mexicano, ántes de 1854, el español era la ley para México, á ménos que establezca alguna restriccion, en 1821, para los tribunales españoles en materia de almirantazgo.

Soy de opinion que el código solamente contenia un principio que reglamentaba la jurisdiccion de almirantazgo en España, hasta ahora nada he visto que me haga cambiar de opinion.

Desecho, pues, la mocion.

Despues que este caso fué alegado y tomado en consideracion con motivo de la mocion presentada por el agente de México para que fuese desechado, aquel gobierno ha presentado las pruebas de defensa y el caso ha sido sometido á nuestra resolucion final.

Esta prueba es un documento singular bajo todos aspectos. Es un informe del juez que embargó el buque, dirigido al ministerio de justicia en la capital.

Es evidente que la única defensa que puede hacerse, de una manera eficaz, en este caso, es que el buque fué legal y convenientemente embargado y vendido por un tribunal que tenia la competente jurisdiccion, y que del producto de la venta se hizo distribucion y cuenta arre-

gladas á la ley. Esto nada lo puede demostrar como la presentacion de una copia de los procedimientos judiciales.

En lugar de esto, el gobierno presenta un informe del juez sobre el contenido del expediente que tenia á la vista segun dice, informe confuso, ininteligible é incompleto, y que presentaba los procedimientos judiciales notablemente desfigurados.

Segun este documento, se suscitó una cuestion entre el capitán y la tripulacion del comodoro Stockton, presentando su demanda la última ante el juez de primera instancia. Dice que los demandantes pidieron que se siguieran los procedimientos como en un caso de bancarota, porque los acreedores eran en número de tres.

Despues de consultar con su asesor embargó el buque, y lo puso en depósito. El capitán del vapor y uno de los tres acreedores, que dejó un apoderado que lo representase, se fueron para San Francisco, presentando entónces los reclamantes una peticion para que se capturase el buque y se ordenase á su comprador que diese una responsiva.

Se envía el expediente al supremo gobierno para saber si el juez tenia jurisdiccion.

El comprador Fretz pide que los que solicitaron el embargo den una fianza; pero el juez desecha esta peticion. Este fué abortido para hacer un inventario.

En esto se presenta otro acreedor, pide el pago de alimentos facilitados á los marineros; el juez envia sus papeles al gobierno del Estado, y por esos dias recibe la primera comunicacion oficial del ministro de justicia, (Enero 14): no se menciona el año.