

ban de pasar los acontecimientos, era mas fácil poner en claro la verdad y demostrar la justicia; y si entónces no se creyó que podia exigirse algo con buen suceso, no permitiria la equidad que las dificultades que hoy hubiere para descubrir y explicar los hechos, perjudicase mas bien á quien no tuvo conocimiento de la reclamacion ni oportunidad de defenderse, que á quien dejó voluntariamente pasar el tiempo propio para investigar la verdad y convencerse de la justicia.

Es copia, conuerda con su original, que obra á la página 90 del libro 1º de opiniones discordantes de los comisionados.

Lo certifico. Washington, D. C.—Diciembre 26 de 1872.—(Firmado).—*J. Carlos Meña*, secretario.

«Diario Oficial.»—Núm. 151.—Junio 10 de 1873.

NUMERO 170.

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 carta de naturalizacion mexicana á D. José Joaquín Moreno, natural de España, y residente en esta ciudad.

México, Mayo 31 de 1873.—*Juan de D. Arias*, oficial mayor.

Es copia, &c., Junio de 1873.

«Diario Oficial.»—Número 161.—Junio 10 de 1873.

NUMERO 171.

TARIFAS.

Secretaría de Estado y del despacho de hacienda y crédito público.—Seccion 5ª.—En vista del informe que ha dado á esta secretaría el ciudadano administrador de la aduana marítima de Veracruz sobre los precios de la

tarifa de fletes y pasajes, presentada por vd. en representación de los Sres. Alexander é hijos, para la línea de vapores-correos entre Veracruz y Nueva-York, contratada por dichos señores; el ciudadano presidente se ha servido aprobar la expresada tarifa.

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y demas efectos, consecuente con lo que le ofrecí en mi nota de 25 de Abril último.

Independencia y libertad. México, Mayo 15 de 1868.  
—M. Romero.—Sr. James Sullivan.—Presente.»

*New-York and Mexican Mail Steamship.—Línea entre Nueva-York y Veracruz, tocando en Sisal y Habana.*

Francisco Diego, agente en Sisal.—R. C. Ritter y C<sup>a</sup>, agente en Veracruz.—S. M. Zangróniz y C<sup>a</sup>, agente en la Habana.

#### TARIFA DE FLETES Y PASAJES.

##### *De Veracruz á Nueva-York.*

Efectivo $\frac{3}{4}$ por ciento.	
Pieles de chivo, cada una.....	0 02 $\frac{1}{2}$
Idem de venado, por libra.....	0 01 $\frac{1}{2}$
Cueros, cada uno.....	0 25
Grana, por zurrón.....	3 50
Purga, por cala regular.....	3 00
Zarzaparrilla, idem idem.....	5 00

Algodón, 200 libras.....	3 00
Café, saco.....	2 00
Vainilla, por millar.....	0 50
Mercadería, por pié cúbico.....	0 35
Idem por peso, libra.....	0 01
Con cinco por ciento de capa.	

##### *De Nueva-York á Veracruz.*

Barril de harina.....	7 1 5
Mercadería, por pié cúbico.....	0 35
Idem por peso, libra.....	0 01
Efectivo, $\frac{3}{4}$ por ciento.	

Los agentes de Veracruz y Sisal están facultados para dar conocimientos desde allí á los puertos de Londres, Liverpool, Southampton, Hamburgo, Bremen y Glasgow.

##### *De Sisal á Nueva-York.*

Henequen, por libra.....	0 00 $\frac{1}{2}$
Pieles de venado, por libra.....	0 01 $\frac{1}{2}$
Cueros, cada uno.....	0 25
Sombreros en tercio, por libra.....	0 02
Efectivo puesto á bordo, $\frac{3}{4}$ por ciento.	

*De Veracruz á la Habana y vice versa.*

Mercadería, por pié cúbico.....	0 80
Peso, por libra.....	0 00½
Efectivo, ½ por ciento.	
Con 5 por ciento de capa.	

*De Veracruz á Sisal, ó Londres, ó Liverpool,  
vía Nueva-York.*

Efectivo, ¾ por ciento.	
Henequen, por libra.....	0 02
Con 5 por ciento de capa.	

*De Nueva-York á Sisal.*

Barril de harina.....	1 50
Mercadería, por pié cúbico.....	0 80
Idem por peso, libra.....	0 00½

## PASAJES.

De Veracruz á Nueva-York y vice versa, oro.....	100 00	60 00
--	--------	-------

De Veracruz á Sisal y vice versa, oro.....	84 00	80 00
De Veracruz á la Habana y vice versa, oro.....	50 00	35 00
De Nueva-York á idem, papel, y vice versa.....	65 00	40 00
De Nueva-York á Sisal, y vice ver- sa, oro.....	80 00	50 00

Todo pagado en oro ó pesos fuertes.

Para bultos cuyo peso exceda de mil libras, se ha de hacer convenio especial.

Esa tarifa es provisional.—*F Alexander & Sons*, New York.

«Diario Oficial.»— Núm. 162.—Junio 11 de 1873

## NUMERO 172.

## COMISION MIXTA.

Secretaría de Estado y del despacho de relaciones ex-  
teriores.—Seccion de América.

## FALLO NUMERO 182.

Comision mixta de la República Mexicana y los Esta-  
dos-Unidos.—Washington.—E. C.—Dictámen del  
Sr. comisionado Wadsworth.—Número 102.—*Snow  
y Burgess*, contra México.

El agente de México pide que este caso sea desecha-  
do, fundándose en que la exposicion hecha por los re-

elamantes, deja ver que hubo unos procedimientos judiciales que dieron por resultado la confiscacion del buque de su pertenencia.

Pero yo no he podido encontrar en el expediente, ninguna prueba de tales procedimientos.

En la manera de preparar este caso, se percibe, como de costumbre, un gran descuido que multiplica notablemente los embarazos con que se tropieza al investigar y decidir estos casos. Creo sin embargo, que aparece con bastante claridad, que al ir el buque hácia Minatitlan, con carta de fletamento firmada en Nueva-York el 3 de Noviembre 1853, fué impelido, á causa del mal tiempo, hácia la costa mexicana, 21 millas al Oeste de la boca del rio Coatzacoalcos, el 28 de Enero de 1854.

En esta ocasion el buque iba en lastre. El 31 del mismo mes y año fué arrestado el capitan del buque, por el capitan del puerto mexicano, manifestándole que se confiscaba su buque porque se le acusaba de haber violado las leyes de México.

El capitan del buque dió fianza, pero, á sus propias instancias fué entregado el 9 de Febrero á las autoridades mexicanas, quienes se encargaron de su custodia, quedando privado desde dicha fecha, el 31 de Enero de 1854, de todo mando y vigilancia del bergantin. El capitan estuvo preso hasta el 14 de Febrero, abordo del buque mexicano «Oaxaca», siendo enviado con tal carácter á Veracruz.

La captura del buque y la prision de su capitan, se basaban en el cargo que se le hacia de haber intentado entrar al puerto de Minatitlan, cuando estaba clausura-

do por la ley. El expediente que tengo á la vieta, no manifiesta que á la captura del buque, hechas por funcionarios mexicanos, siguieran ningunos procedimientos judiciales. No estoy de acuerdo, por tanto, con la mocion para desechar, basada en semejante fundamento, que considero propio, como medio de defensa; y si alguna vez tuvieron lugar los procedimientos judiciales que dieron por resultado una sentencia condenatoria, el gobierno de México deba presentarlos y hacerlos valer como medio de defensa contra la reclamacion.

Segun se halla actualmente el caso (imperfecto como se presenta), me parece que los reclamantes han sufrido un perjuicio de que es responsable el gobierno de México.

Los hechos del viaje de Nueva-York á Norfolk, de allí á la Barbada, y de allí á donde tuvieron lugar las averías, están detallados abundante y satisfactoriamente en la protesta minuciosa y pormenorizada del capitan, del piloto y de la tripulacion del buque, hecha ante el cónsul de los Estados-Unidos en Minatitlan, el 31 de Enero de 1854.

Estamos obligados á dar fé á estos asertos, y nada puedo encontrar en el expediente que me haga dudar de ella. La pérdida de los papeles del buque, se explica con el naufragio de esta con su captura inmediata y con la prision de su capitan. La declaracion jurada de uno de los reclamantes expone que no pudo conseguir una copia de la matrícula del buque, cuyo documento no daría sin embargo, ninguna luz acerca de los hechos del viaje, y el carácter americano del bergantin no es dudoso. Los certificados de salida de Norfolk y la Barbada y los

papeles del buque, tenían que correr la suerte de este, pasando á manos del funcionario que hizo la captura.

No veo razon para suponer que el bergantin que iba en lastre, pudiera hacer creer que se ocupaba en el *contrabando*. En la carta de fletamento se ve el objeto claro y legítimo del viaje. Las cartas de Fischer Buring y C<sup>o</sup> consignatarios de los dueños y de Maldonado, demuestran que el buque se encaminaba al puerto clausurado, en ignorancia de la ley; prueban tambien un celo recomendable por impedir que faese violada, y nos autorizan para deducir que los medios empleados, habrian sido eficaces para mantener al buque fuera del puer'o, si el temporal no le hubiera impedido retirarse de la boca del rio.

*El bergantin no entró al puerto.* Su intencion, en aquellas circunstancias, no fué criminal, y no tuvo lugar violacion de la ley mexicana. Es el caso de un buque americano en desgracia, al frente de la costa mexicana, que se ve obligado á entrar á un puerto al que probablemente no hubiera entrado si no hubiera habido temporal. Debemos sacar la conclusion de que la carta de Maldonado en manos del piloto, en que le avisaba que no debia entrar, habria llegado al buque, si no hubiera sido por el temporal.

Cuál era, en esta circunstancia, el deber de los funcionarios mexicanos? No quiero hablar del derecho prescrito por la ley universal, la ley de la humanidad, sino del deber sancionado por las estipulaciones de los tratados.

El art. 10<sup>o</sup> del tratado de 31 entre los Estados-Unidos y México, estipula, que: «Siempre que los ciudadanos de cualquiera de las partes contratantes se vean obli-

gados á buscar refugio ó asilo en los rios, bahías, puertos, ó dominios de la otra, con sus buques, ya sean mercantes ó de guerra, públicos ó privados, á causa de un temporal, &c., serán recibidos y tratados con humanidad con las precauciones que se juzguen necesarias de parte de los respectivos gobiernos, para evitar el fraude, dándoles toda clase de facilidad y proteccion, para reparar sus buques, procurarse provisiones y ponerse en estado de continuar su viaje, sin obstáculo ni impedimento de ninguna clase.»

De la misma manera, el art. 12<sup>o</sup> estipula que siempre que un buque perteneciente á los ciudadanos de cualquiera de las partes contratantes, naufrague, se vaya á pique, ó sufra cualquiera avería en las costas, ó dentro de los dominios de la otra, se le prestará todo el auxilio y proteccion, de la misma manera que es uso y costumbre hacerlo, con los buques de la nacion en cuyas aguas se sufre la avería.

El cumplimiento de estos deberes humanitarios para con los que están en desgracia, impuestos por toda religion, y sancionados en los tratados, debe ponerse en práctica con toda rigidez. Así lo requieren los intereses y el honor de ambas naciones; y realmente seria considerado como un caso flagrante de maldad, por cualquier funcionario de puerto de cualquiera de los dos gobiernos, pues ningun gobierno podria justificarse al aprehender un buque en desgracia, que estuviese todavía flotando en las ondas que lo habian destruido, y al poner en la cárcel al infeliz capitán ántes de que se hubiese secado el agua salada que empapó sus vestidos.

No puedo encontrar razon para dudar de los hechos

principales del naufragio, de la captura y de la prision. Están demasiado bien sostenidos, para no darles crédito, á ménos que se presente una prueba en contrario. Tomo las manifestaciones del capitan con suma indulgencia.

El que acaba de sufrir pérdidas y perjuicios, no escriba su historia sin embellecerla un tanto; pero la tripulacion es tambien testigo del viaje, de la tempestad y del naufragio.

El cónsul americano en Minatitlan está al tanto del naufragio, de la captura y de la prision. Parece que nada se deja á las conjeturas, excepto las razones que pudieran justificar la conducta de las autoridades mexicanas del puerto.

Creo que habria sido mejor presentar pruebas por vía de defensa. Por mi parte no encuentro explicacion legal de la captura del buque y de la prision del capitan.

No admito, por tanto, la mocion para desecharla.—*W. H. Wadsworth*, comisionado americano.

Es copia sacada de su original. Lo certifico. Washington D. C. Enero 9 de 1873.—*J. Carlos Mexía*, secretario.

«Diario Oficial.»—Número 162 —Junio 11 de 1873.

### NUMERO 173.

#### COMISION MIXTA.

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

#### FALLO NUMERO 183.

*Comision mixta de la República Mexicana y los Estados Unidos.—Washington.—D. C.—Número 102.—Snow y Burgess, contra México.—Decision del arbitro, notificada en los estrados de la comision en la sesion del 22 de Abril de 1871.*

El bergantin americano «H. Kellock» arrojado sobre las costas de México por la violencia, de un temporal, fué apresado por las autoridades mexicanas. Su capitan S. Mossman estuvo preso durante algun tiempo á bordo de un buque mexicano, y el «Kellock» con su velámen y aparejo, y las provisiones, perteneciente todo á Ambrosio Snow, Jose S. Burgess y otros, fué embargado y confiscado resultando de esto una pérdida para los dueños.

Snow y Burgess en nombre propio y en el de los reclamantes de la embarcacion y sus efectos, reclaman por esta pérdida la cantidad de once mil quinientos pesos en oro y ademas cinco mil pesos, tambien en oro, para el capitán S. Mossman, como indemnizacion de daños y perjuicios por la prision que injustamente sufrió. Por tanto, la reclamacion asciende á diez y seis mil quinientos pesos, es decir; ocho mil en oro por el barco, tres mil por el velamen y aparejo, quinientos por las provisiones y cinco mil por la prision injusta de S. Mossman.

Segun parece no hay el menor motivo para dudar de los hechos siguientes: que el bergantin «Kellock» era un barco americano que navegaba legalmente bajo la bandera de los Estados-Unidos: que embarrancó sobre la costa, como á veintiuna millas al Oeste de la embocadura del rio Coatzacoalcos, yendo en direccion al puerto de este nombre, el cual, sin embargo, se habia cerrado para el comercio de altura, y es de suponerse, que ni el capitán ni los propietarios del barco estuvieran al corriente del cambio en las leyes mexicanas que cerraban dicho puerto: que las autoridades mexicanas se apoderaron del buque varado, sin que aparezca que se hubiese practicado para ello ningun procedimiento judicial. Se alega que el gobierno de México, ó sus representantes, que es lo mismo, tomaron esta determinacion por suponer que el barco habia llegado allí con ánimo de hacer contrabandos.

Seria una cuestion de derecho muy delicada, la de decidir hasta qué grado pierde su culpabilidad un buque extranjero que segun su ruta se dirigia á un puerto cerrado para el comercio de altura en el caso de que ya hu-

biera sufrido la fuerza mayor del naufragio ó varamiento.

No veo razon alguna para que el caso se deseche por falta de jurisdiccion. Por el contrario, me parece que es un caso que claramente pertenece al conocimiento de la comision.

Los empleados pudieron ó no haber tenido buena intencion al apoderarse del «Kellock.» Debemos suponer lo primero, y que creyeron que el fin del barco fué el de hacer el contrabando; pero la falta de pruebas de esa intencion, sujeta al gobierno mexicano á responder á la injuria que causó por medio de sus empleados.

Los comisionados habian de decidir sobre los daños que deben abonarse á los propietarios del «Kellock;» pero de esa suma ha de excluirse por completo la de cinco mil pesos que demandan sus propietarios por razon del arresto y prision de Mossman. No hay ninguna constancia de que este les haya encomendado en debida forma su representacion, ni la agencia de sus negocios ante la H. comision.

Mossman por sí mismo, es una persona hábil y jurídica y no un accesorio del barco que mandaba. No era parte integrante del buque ni estaba bajo el dominio de los dueños del mismo, y como no aparece que hubiese nunca autorizado á Snow y á Burgess para reclamar en nombre suyo, es claro que á él, por sí mismo, corresponde hacer valer los derechos que puedan competirle.

En virtud de estas circunstancias, la opinion del tercero es:

1º Que el caso de Snow y Burgess contra México, pertenece al fuero de la comision mixta.

2º Que los honorables comisionados deben determinar la indemnizacion que corresponde á Snow y Burgess, por daños y perjuicios.

3º Que Mossman, el capitán del «Kellock,» no puede ser considerado como reclamante en este caso, puesto que no hay prueba alguna de que Snow y Burgess tengan su representacion.

Nueva-York, 28 de Febrero de 1871.

Es copia. Concuerda con el original que obra á fojas 1 del libro de decisiones del árbitro.—Lo certifico.—Washington, D. C.—Febrero 8 de 1872.—(Firmado).—*J. Carlos Mexía*, secretario.

Es copia. México, Mayo 2 de 1872.—*Juan de D. Arias*, oficial mayor.

«Diario Oficial.»—Núm. 163.—Junio 12 de 1873.

## NUMERO 175.

### COMISION MIXTA.

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

### FALLO NUMERO 183.

*Comision mixta de la República Mexicana y los Estados Unidos.—Washington.—D. C.—Opinion del C. comisionado Palacios.—Número 197.—Isaac Moses, como cesionario de Joseph Moses, contra México.*

La queja es que al hacerse una ejecucion judicial en Matamoros, contra Samuel Belden, se tomaron de su almacén efectos de la propiedad de este reclamante, con valor de dos mil setecientos setenta y tres pesos, doce centavos, (\$2,773 12 cs.) que reclama, con mas de diez mil pesos (\$10,000) por perjuicios.

Acerca de la propiedad de los efectos hay que notar, que ellos habian sido recibidos por Moses desde Brownsville, á John K. Wilbour para mandarlos al Saltillo á Luis Zepeda, por cuenta de *quien corresponda*. Esto deja en duda si los efectos eran propiedad de Moses, ó habian sido comprados por Zepeda y corrian por su cuenta.