

verdad es que el servicio que se exige es forzoso y gratuito, puesto que la retribucion que se establece es puramente nominal y nugatoria, por ser inconcuso que semejantes pagos son las costas judiciales abolidas por el art. 17 constitucional, razon por la que los tribunales de Chiapas no pueden obligar á los litigantes á verificar esos pagos, porque si bien el referido artículo 5º los autoriza al efecto, el 126 de la Constitucion se lo prohíbe, ordenándoles que se arreglen á ella *á pesar de las disposiciones* que en contrario pueda haber en las leyes de los Estados:

Considerando, 4º: Que por lo expuesto queda demostrado que con la ley local en que la autoridad responsable funda sus procedimientos, se han infringido los arts. 17 y 31 de la Constitucion general;

Por estas consideraciones y con arreglo á los arts. 101 y 102 de la misma Constitucion, se revoca el mencionado fallo del Juez de Distrito, y en consecuencia se declara:

Que la justicia de la Union ampara y protege al C. Lic. Emilio Rabasa, contra el acto de que se queja.

Devuélvanse los autos al Juzgado de su origen, con copia certificada de esta sentencia; publíquese y archívese á su vez el Toca.

Así por unanimidad de votos en cuanto á la sentencia y por mayoría respecto de sus fundamentos, lo decretaron los ciudadanos Presidente y Ministros que formaron el Tribunal pleno de la Corte Suprema de Justicia de los Estados-Unidos Mexicanos, y firmaron.—*Ignacio L. Vallarta.*—*Manuel Alas.*—*Miguel Blanco.*—*J. M. Bautista.*—*Eleuterio Avila.*—*José Manuel Saldaña.*—*P. Ortiz*—*José Eligio Muñoz.*—*Enrique Landa, Secretario.*

COMPETENCIA SUSCITADA
ENTRE EL JUEZ DE DISTRITO Y EL LOCAL DEL ESTADO DE TABASCO
PARA CONOCER DE LOS JUICIOS PROMOVIDOS
A CONSECUENCIA DE LA COLISION
DE LOS VAPORES «FÉNIX» Y «FRONTERA» EN EL RIO GRIJALVA.

¿ La colision de dos vapores nacionales en un rio es caso de almirantazgo?
¿ Cae bajo el imperio de la ley internacional el juzgar de esa clase de colisiones?
¿ Puede el Congreso federal regular el comercio y navegacion interiores,
y legislar sobre la policia de los rios que corran solo por el territorio de un Estado?

El Lic. D. Fernando Duque de Estrada, en representacion de los Sres. Romano hermanos, consignatarios del vapor «Fénix,» demandó, en 14 de Agosto de 1879, á los Sres. Bulnes hermanos como consignatarios del vapor «Frontera,» por la cantidad de \$8,000 en que estima aquel vapor, perdido en la colision que entre los dos hubo en el rio Grijalva en la noche del 24 de Julio anterior. El Juez de Distrito de Tabasco, ante quien esa demanda se llevó como caso de almirantazgo, se declaró incompetente para conocer de ella, negándole ese carácter por auto de 23 de Setiembre de 1879. El Magistrado de Circuito de Yucatan, ante quien fué el negocio en apelacion, revocó ese auto en 22 de Marzo de 1880, juzgando que el asunto pertenece á la jurisdiccion de almirantazgo. De esa providencia suplicó el Promotor fiscal, y se elevaron los autos al conocimiento de la 1ª Sala de la Corte para que decidiera en última instancia el artículo de competencia.

Mientras este asunto seguia esos trámites, el mismo Lic. Duque de Estrada, con fecha 28 de Agosto de 1879, demandó criminalmente ante el mismo Juez de Distrito al capitán del vapor «Frontera,» Miles Hannah, como autor del siniestro que causó la pérdida de algunas vidas. Pero recusado el juez por aquel mismo letrado en 29 de Setiembre de 1879, pasó el negocio al conocimiento del Juez de Distrito de Campeche, el que se declaró luego competente, y ofició al juez local de Tabasco para que se inhibiera de conocer en él, anunciándole la competencia si así no lo hacia. Aceptada por este y sustanciada en forma, se sujetó á la decision de la 1ª Sala de la Corte en los términos preve-

nidos por la ley. La Sala discutió en varias audiencias largamente ambos negocios, tanto el que estaba á su conocimiento por el recurso de súplica, como el que habia venido por la via de competencia, fallando ambos en la audiencia de 26 de Agosto de 1889. Las razones alegadas para sostener la competencia federal, están bien expresadas en el informe del Juez de Distrito de Campeche, y es conveniente conocer esta pieza de los autos para juzgar de este negocio. Dice así:

«República Mexicana.— Juzgado de Distrito del Estado de Campeche.— R. Sala 1.^a de la Suprema Corte de Justicia.— Tengo el honor de informar á esa Sala sobre la competencia de conocer, que con fecha 1.^o de Octubre último entabló el C. Juez de primera instancia de la capital del Estado de Tabasco, con motivo del abordaje ocurrido en la madrugada del 24 de Julio del corriente año, en el rio Grijalva del referido Estado, entre los vapores nacionales «Frontera» y «Fénix.» Antes de entrar en el fondo de la cuestion, haré notar que conocí en la acusacion presentada contra el capitan del «Frontera,» por los parientes de las víctimas de aquel siniestro, por recusacion del Juez de Distrito de Tabasco. Aunque en mi auto de 13 de Octubre, constante á fojas 20 á 21 de estas diligencias, fundé con alguna detencion mi competencia, aprovecharé ahora la coyuntura que me ofrece el deber que me impone la ley, de emitir este informe para sustentarlo más sólido y extensamente. Cuatro fueron las razones principales en que me apoyé para iniciar la competencia en el abordaje de los vapores «Frontera» y «Fénix,» al Juez de primera instancia de la capital del Estado de Tabasco. Ampliaré cada una de ellas separadamente, á fin de que esa respetable Sala se persuada de la legitimidad de mi jurisdiccion.

«Primera: La fraccion I, art. 97 de la Constitucion general de 5 de Febrero de 1857: dispone este precepto constitucional que los tribunales de la Federacion cono-

cerán de las controversias que se susciten sobre el cumplimiento y aplicacion de las leyes federales. Con arreglo á esta prescripcion tan terminante del Código fundamental de la Nacion, en todas las cuestiones judiciales, ó lo que es igual, en todos los juicios para cuya decision sea necesario aplicar leyes federales, ningun tribunal que no sea de la Federacion tiene facultad de conocer. Ahora bien; en el caso de los vapores «Fénix» y «Frontera,» por más que se quiera sostener lo contrario, no pueden ser aplicadas otras leyes que las federales, tanto porque en ninguno de los códigos del Estado de Tabasco está previsto el caso, cuanto porque siendo este de derecho marítimo, segun se demostrará á su debido tiempo, no puede entenderse comprendido en ninguna disposicion legal de dicho Estado, puesto que los Estados no pueden legislar sobre tales materias, que están reservadas al Poder Legislativo de la Union, por la fraccion XV del art. 72 de la Carta fundamental de la República. Si esto es una verdad, como indudablemente lo es, la consecuencia debida, natural y lógica, no puede ser otra sino la de que la autoridad judicial, local del Estado de Tabasco, no puede conocer del siniestro en cuestion, sin invadir las atribuciones del Poder Judicial de la Federacion, á quien, segun se ha dicho, comete exclusivamente la Constitucion la facultad de resolver las controversias sobre aplicacion de leyes federales. Inútil me parece en este punto detenerme á fundar que en el proceso criminal que deba seguirse al capitan del vapor «Frontera,» ya sea de oficio, en desagravio de la vindicta pública, ya por virtud de la acusacion que contra él han entablado los deudos ó parientes de las víctimas que produjo el abordaje, ha de haber una verdadera controversia. Incuestionablemente desde el instante en que el juicio criminal llegue á plenario, la controversia se establecerá entre el acusado ó

su defensor, y los acusadores ó el Ministerio público: no se decidirá, por tanto, el asunto, lisa y llanamente, sino en juicio contradictorio; no se tratará sencillamente de aplicar las leyes federales, sino de resolver cuáles y cómo han de aplicarse al caso; habrá, por lo mismo, contención entre partes iguales legítimas, y la determinación de los tribunales no será una providencia meramente económica; será, sí, el juicio concienzudo, legal y afinado de la autoridad, apreciando las razones de las dos partes contendientes y definiendo y sancionando los derechos de cada una. Habiendo ó debiendo haber, por consiguiente, controversia, y debiendo rolar esta sobre aplicación de leyes federales, nadie puede dejar de convenir que en el caso del abordaje referido, solo tienen competencia legítima los tribunales de la Federación, y por lo tanto, nadie podrá tampoco contestar la jurisdicción del Juzgado de Distrito de Tabasco, en cuya sustitución he comenzado yo á conocer en dicho asunto, y he provocado competencia al Juez local de la capital de aquel Estado.

«Segunda: La fracción II del art. 97 de la Constitución, es el segundo y más robusto fundamento de mi competencia en el siniestro ocurrido en el río Grijalva. En virtud de esa prevención constitucional, está reservado á los tribunales federales el conocimiento de las controversias que versen sobre derecho marítimo; en consecuencia, si logro demostrar que el abordaje de los vapores «Fénix» y «Frontera» da ocasión á una controversia de derecho marítimo, habré conseguido hacer patente que solo los tribunales de la Federación pueden conocer de él. Ya antes he dicho que tratándose del fatal acontecimiento ocurrido entre aquellas embarcaciones, la controversia judicial es inevitable, tanto porque ya los parientes de las víctimas han comenzado á ejercitar sus acciones contra el capitán del vapor «Frontera,» cuanto

porque, aunque tales personas hubieran prescindido de usar de sus derechos, la vindicta pública no hubiera podido permanecer tranquila é impasible ante un hecho que ha conmovido hondamente á la sociedad. Y como desde el punto en que los parientes de las víctimas han formado su acusación, y en caso de que no lo hubieran hecho, desde el instante en que la justicia hubiera comenzado de oficio sus procedimientos, el capitán y los tripulantes del «Frontera,» y acaso del «Fénix,» tenían ó tienen que contestar á los cargos que se les dirijan, y que ponerse en estado de defensa, evidente es que, bajo cualquier aspecto que la cuestión quede planteada, la controversia judicial es ineludible, y por lo mismo se trata de inquirir si esa controversia versará sobre derecho marítimo, ó lo que es idéntico, si el caso se ha de juzgar ó resolver conforme á las leyes de marina. Conviene, para mejor dilucidar cuestión tan grave, saber qué entendieron los legisladores constituyentes por derecho marítimo, ya que ellos fueron quienes usaron de esa frase al señalar las atribuciones de los tribunales federales.

La fracción XII del art. 4º del proyecto de Constitución sometido á la deliberación del Soberano Congreso Constituyente, decía á la letra: «Para reglamentar el modo en que deban expedirse las patentes de corso, para declarar buenas ó malas las presas de mar y tierra y para establecer el derecho marítimo de paz y guerra.» En la discusión habida sobre dicha fracción en la sesión del 9 de Octubre de 1856, el diputado Villalobos combatió lo relativo al corso y á la declaración sobre buenas ó malas presas; pero aceptó la última parte de la fracción citada, referente á la facultad del Congreso de la Unión para establecer el derecho marítimo: el Sr. Zarco, combatiendo toda la fracción, ridiculizó su última parte, fundado en que *si el gobierno de un país se cree autorizado*

para establecer el derecho marítimo, se creará también para establecer el derecho de gentes, el derecho internacional, etc., y concluyó expresando que el derecho marítimo, como todos los derechos que norman las relaciones de las diversas naciones entre sí, no puede establecerse sino por convenios entre ellas, por el asentimiento tácito ó explícito de todos los pueblos civilizados: el Sr. Barrera defendió la última parte de la fracción puesta á debate, diciendo que hay un derecho marítimo internacional y otro derecho marítimo interior, al cual se refería la fracción debatida; y excitado por el Sr. García Granados para que definiera el derecho marítimo interior, dijo: que *cada nación tiene la facultad de proclamar en sus leyes los principios que juzgue conveniente adoptar, y á esto se ha referido al hablar de derecho marítimo interior*: el diputado Ruiz pidió que se reformara la última parte de la fracción en estos términos: «Para expedir leyes relativas al derecho marítimo de paz y guerra;» y habiendo adoptado esta enmienda la Comisión, continuó el debate. En él el diputado Ampudia combatió la última parte reformada, refiriéndose simplemente á las objeciones del Sr. Zarco: el Sr. Mata, miembro de la Comisión, expuso que *toda nación puede expedir las reglas que adopte en el derecho marítimo, bien por medio de tratados, ó por medio de leyes interiores que promulgue conforme á la Constitución*: el Sr. Zarco, insistiendo en sus anteriores argumentos, volvió á ridiculizar la última parte de la discutida fracción, y vertió estas palabras: «El Sr. Barrera ha hablado del derecho marítimo interior, verdadero descubrimiento, verdadera novedad en la ciencia y punto incomprensible, si su señoría no se refiere á los lagos de «Chapala» y de «Texcoco.» El Sr. diputado Arriaga, miembro de la Comisión, replicando al Sr. Zarco, dijo: «Aunque no hay un derecho marítimo interior, es inconcuso que es atri-

buto de la soberanía de cada nación legislar acerca del dominio de *ciertos mares y de las reglas que en ellos han de observarse.*» Leyó en seguida un pasaje del Diccionario político, en que se explica la diferencia que hay entre la alta mar y *los mares territoriales, sujetos en todo á la jurisdicción del país en cuya posesión están*, y concluyó diciendo que en ese sentido sostenía el artículo. Finalmente, el Sr. Barrera, contestando también al Sr. Zarco, cerró el debate exponiendo que parecía que se dudaba de que el derecho marítimo sea nacido de los principios proclamados en las leyes de cada nación, cosa que puede verse en Azuni, Wheaton y otros autores. La fracción discutida reformada en los términos propuestos por el Sr. Ruiz, fué aprobada por 55 votos contra 25. (Zarco, Historia del Congreso Constituyente, tomo II, páginas 419 á 425.)

Resumiendo los términos de la discusión habida en el seno del Congreso Constituyente, con motivo de la fracción XI del art. 64 del proyecto de Constitución, que es la fracción XV del art. 72 de nuestro actual Código político, se llega á estas evidentes conclusiones: 1º Que prevalecieron en el debate las opiniones de los Sres. diputados Arriaga, Ruiz, Villalobos, Mata y Barrera, contra las de los Sres. Zarco, García Granados y Ampudia, que negaban á la Nación el derecho de legislar sobre puntos de derecho marítimo. 2º Que por lo tanto, el espíritu de la mayoría del Congreso, si bien convino en que la República no tenía facultad para *establecer* derecho marítimo, como se consultaba en el primitivo proyecto, sí le reconoció la facultad de dictar leyes sobre puntos relativos á ese propio derecho. 3º Que por derecho marítimo entendió la mayoría de los legisladores constituyentes, todo lo concerniente á los mares territoriales en que la nación ejerce un dominio exclusivo, ó como dice el Diccionario político, sujetos en todo á *la jurisdicción*

del país en cuya posesion están. Sentados estos precedentes, es fácil ya determinar si el abordaje de los vapores «Fénix» y «Frontera» acaecido en el río «Grijalva,» es caso de derecho marítimo, tal como comprendieron á este los legisladores constituyentes, ó lo que es igual, si el derecho marítimo á que la Constitución se refiere abraza hasta los casos ocurridos en los ríos navegables. Suficiente es á este propósito examinar si los citados ríos forman parte del mar territorial, ó son otros tantos mares territoriales de cada nación. Los principios reconocidos, aceptados y proclamados por el derecho internacional, no pueden ser más decisivos y terminantes en la materia.

Desde Grocio hasta Bluntschli y desde el célebre autor de la diplomacia de la mar hasta el distinguido publicista yucateco D. Justo Sierra, en su preciosa obrita titulada «Derecho marítimo internacional,» todos, todos los escritores antiguos y modernos de todas las nacionalidades de Europa y América que han tratado el asunto, han convenido unánimes en que los naturales límites de un Estado, son las orillas del mar que baña sus costas; pero que existe una línea imaginaria llamada *de respeto*, que la costumbre y los tratados han reconocido á cada Estado litoral para hacer más eficaz la protección de sus costas, *permitiéndole trazar esa línea á una distancia conveniente en el interior del mar, cuya distancia, siguiendo el principio de Wheaton de que terre dominium finitur ubi finitur armorum vis*, se ha fijado por todas las naciones en una legua marítima de la costa hácia dentro del mar. Pues bien; esos mismos autores, entre los que se distinguen los notables publicistas Piñeiro Ferreira, Martens, Grocio y Bluntschli, sostienen igualmente la doctrina de que la jurisdicción litoral que ejercen las naciones sobre el espacio comprendido entre sus costas y dicha línea de respeto, la ejercen de la misma manera sobre los ríos, la-

gos, golfos, puertos, estrechos y bahías de sus respectivos territorios. (Sierra, «Derecho marítimo internacional,» sección 2ª, párrafos 15 y 16; Blas Gutierrez, «Código de la Reforma,» tomo I, págs. 357 y 358.) Y si se ocurre á los tratados celebrados entre las naciones de Europa y América, y aun los de nuestra República con las potencias extranjeras, se encontrará confirmada aquella doctrina, porque en todos ellos se verá que al hablarse de mar territorial, se especifican entre puertos, golfos y demas parajes, los ríos de las naciones contratantes, con lo cual los equiparan al mar territorial propiamente dicho.

Pueden consultarse á este respecto los diversos tratados de México con los Estados-Unidos del Norte y algunas potencias europeas, coleccionados al final de la obra de Bluntschli, traducida por el Sr. Diaz Covarrúbias.

Visto que tanto por el derecho internacional positivo, cuanto por las teorías de los autores que sobre la materia han escrito, los ríos y los lagos navegables están sometidos á la jurisdicción litoral de las naciones en cuyo territorio se hallan, en los mismos términos que la porción de agua llamada propiamente mar territorial, inconcuso es que esos propios lagos y ríos deben ser reputados ó como partes integrantes del mar territorial ó como otros tantos mares territoriales. Es, por consecuencia, indiscutible que los legisladores constituyentes, que no es posible presumir que desconocieran los más triviales principios del derecho internacional, al emplear las palabras *derecho marítimo*, abrazaron en ellas todos los casos concernientes á los lagos, ríos y demas aguas navegables del territorio nacional, y consiguientemente que al atribuir en la fracción II del art. 97 de la Constitución á los tribunales federales el conocimiento de las controversias de derecho marítimo, les reservara el derecho de cono-

cer de las que se suscitaren con ocasion de hechos acaecidos en los citados rios, lagos y demas aguas del territorio mexicano, toda vez que esas aguas son parte del mar territorial de la República, ó cuando menos participan de idénticas condiciones y naturaleza que el mar territorial propiamente dicho. No cabe, pues, la menor duda en el particular; el siniestro de los vapores «Fénix» y «Frontera» es caso de derecho marítimo conforme al espíritu de los legisladores constituyentes, por haber ocurrido en el rio «Grijalva,» que es rio navegable del territorio mexicano, y por lo tanto perteneciente al mar territorial de la República, por cuya circunstancia es incontrovertible la competencia de los tribunales federales para conocer de tal siniestro, con arreglo á la prescripcion constitucional.

Tercera: El mismo D. Blas Gutierrez antes citado, asienta en su Código de la Reforma, citado tambien, que las controversias de derecho marítimo á que se contrae el art. 97 de la Constitucion en su frac. II, no son otras que las antiguas causas de almirantazgo. Aceptando, sin embargo, esta teoría, que por otra parte es muy exacta, hay que recurrir, para saber en qué casos han de conocer de dichas controversias los tribunales federales, á las leyes anteriores á la Constitucion que definian ó especificaban las dichas causas de almirantazgo.

Y si así lo hacemos, no encontraremos otra disposicion legal mexicana que la ley de 25 de Enero de 1854, pues si bien la Constitucion de 1824 y la ley de 14 de Febrero de 1826 mencionaron dichas causas de almirantazgo, cometiendo su conocimiento á los tribunales de la Federacion, no las clasificaron, como que no era de su resorte hacerlo. En cuanto á las leyes antiguas españolas, existen las Ordenanzas de corso y las de la armada y matrículas de mar; pero parece innecesario y además anóma-

lo, consultar las disposiciones de la antigua metrópoli, teniendo, como tenemos, una ley patria que indudablemente es mucho más ilustrada y progresista que aquellas venerables reliquias, siquiera porque fué expedida en época más adelantada, y por consiguiente pudo ponerse mejor á la altura de los adelantos del derecho internacional. No obstante, no tendré inconveniente en ocuparme de la última de las Ordenanzas señaladas, que es la única que contiene prevenciones adaptables á los casos de abordaje marítimo, luego que trate detenidamente de la ley de 1854, que es la en que me apoyé para promover la competencia al Juez local de la capital del Estado de Tabasco.

La precitada ley de 25 de Enero de 1854 declara, en la fraccion VIII de su art. 1º, causas de almirantazgo las que se versen sobre crímenes ó delitos comunes cometidos á bordo de embarcaciones nacionales en los rios, lagos y canales interiores de comunicacion, donde las leyes permiten que naveguen buques extranjeros, y en la fraccion III de su art. 2º declara igualmente causas de almirantazgo todo choque de embarcaciones.

Con sujecion, pues, á estas prescripciones de la expresada ley, el caso del «Fénix» y «Frontera» no puede dejar de ser causa de almirantazgo, puesto que hubo choque de embarcaciones; y además, inculpándose como se inculpa por las muchas desgracias habidas á consecuencia de él, al capitán y tripulantes del vapor «Frontera,» es evidente que se trata de un delito que, aunque comun, se perpetró en un rio navegable y de comunicacion, donde pueden navegar buques extranjeros, como lo es sin disputa el rio Grijalva, y consecuentemente, que tanto por la fraccion VIII del art. 1º, como por la III del art. 2º, el caso, bajo cualquiera de los dos aspectos que se considere, constituye una causa de almirantazgo, con su-