

exponen para creer en el vigor de esa ley, yo he juzgado que ella está plenamente derogada.

Esta no es sólo una asercion mia; lo es tambien de nuestros hombres de Estado, publicistas y jurisconsultos que de esta materia se han ocupado; y ante la evidencia de los hechos hay que reconocer la esterilidad de los esfuerzos que se han empleado para contrariar este aserto y combatir el argumento tomado de estas respetables autoridades. El actual Ministro de Justicia, resolviendo con el mismo carácter que hoy tiene, una consulta del Comandante del Departamento de Marina del Norte, refiriéndose á la ley de 25 de Enero de 1854, decia esto en 19 de Marzo de 1869: «Y aunque esta ley ha sido *implicitamente derogada* por la de 23 de Noviembre de 1855, son muy dignas de adoptarse las sanas teorías que contiene *en el punto de la cuestion*, para decidir la competencia de los tribunales mexicanos en el caso ocurrido á bordo del «Margarita.»<sup>1</sup> El Sr. Ramirez en su «Código de los extranjerios,» afirma tambien que la «ley de 25 de Enero de 1854 está *implícitamente derogada* por la de 23 de Noviembre de 1855.»<sup>2</sup> Y el Sr. Gutierrez repite este concepto en términos que no dejan lugar á duda, pues censurando que la ley de Enero de 1854 no se haya reemplazado con algo igual, ya que no sea mejor, enseña, sin embargo, que la «ley de 23 de Noviembre de 1855 echó por tierra la predicha ley, puesto que de un modo absoluto dijo que quedaban sin vigor todas las leyes expedidas sobre administracion de justicia, desde Enero de 1853 hasta 23 de Noviembre de 1855,» deduciendo de esto, á mayor abundamiento, que «ahora será preciso atenerse á las disposiciones antiguas,» sobre la

1 Coleccion de Lozano y Dublan, tomo 10, pág. 553.

2 Autor y obra citada. Verb. «Causas de Almirantazgo,» tom. 1º, pág. 192, nota.

materia.<sup>1</sup> Contra el testimonio unánime de esas autoridades, contra sus palabras mismas, nada valen las alegaciones que se han hecho para sostener con esas mismas autoridades el vigor de la ley de Santa-Anna.

Pero respetable como lo es ese fundamento, no es el único, sino que hay otros y aun más sólidos, en favor de la opinion que reputa derogada esa ley: los que se toman, no ya de la autoridad de los jurisconsultos, sino de las demostraciones de la razon misma. Para evitar toda confusion de ideas en este punto, es preciso comenzar por reconocer que esa ley no solo contiene sanas teorías, como decia el Sr. Mariscal, sino verdaderos principios de derecho internacional, teorías y principios que aunque encarnados en una ley derogada, le han sobrevivido por la sencilla razon de que el legislador de un país no puede derogar el derecho de gentes. Las teorías que el Sr. Mariscal aplicó en el caso del «Margarita,» son las doctrinas de los publicistas que citó, y doctrinas cuyo mérito y valor en nada disminuye la derogacion de la ley de Santa-Anna. Quede, pues, establecido que la cuestion no versa sobre los principios internacionales que esa ley contiene.

Lo que hay que averiguar para saber si ella está ó no derogada en la parte que á esos principios no se refiere, es si ella es ó no una *ley de administracion de justicia*, porque si lo fuere, los arts. 1º, 31 y 77 de la ley Juarez le quitan todo vigor, á pesar de cuanto en contrario se quiera decir. Y probar que la repetida ley de 1854 es de *administracion de justicia*, es tan fácil como leerla. Ella está expedida por el Ministerio de Justicia, y por ese simple hecho no se puede confundir con alguna otra sobre guerra, hacienda, etc., como se ha pretendido. Ella de-

1 Nuevo Código de la Reforma, tomo 1º, pág. 350.

fine los casos de almirantazgo, señalando entre ellos algunos que no son de derecho de gentes, como despues lo veremos; ella altera la competencia de los jueces para esos casos, pues la quita de los jueces de Distrito que la tenian segun las leyes de 14 de Febrero de 1826 y de 22 de Mayo de 1834, para darla á los jueces de hacienda y á otros que no se llegaron siquiera á señalar; ella establece los procedimientos en los negocios de almirantazgo, procedimientos diversos de los que esas leyes de 1826 y de 1834 tenian designados: ella enumera los recursos que se dan contra la sentencia, declarando lo que se necesita para que cause ejecutoria. . . . ¿No es ley de administracion de justicia la que de esas materias se ocupa? Me parece que negarlo es negar la evidencia.

Hay más aún: los motivos, los fines de la ley de 23 de Noviembre de 1855 fueron, sin duda alguna, restablecer la administracion de justicia federal bajo las bases consignadas en la Constitucion de 1824 y sus leyes orgánicas, y derogar todas las que en ese ramo habia expedido el dictador, desconociendo esas bases; fueron suprimir todos los tribunales creados por este sobre las ruinas de la Suprema Corte de Justicia y tribunales de Circuito y de Distrito; fueron desconocer los fueros especiales, las jurisdicciones privilegiadas; fueron, en fin, restituir á su primitivo vigor el régimen federal en la administracion de justicia, desconocido por Santa-Anna, y plantear las reformas que en esa ley se hicieron. Siendo esto así, ¿cómo se puede sostener que la ley de 1854 no está derogada por la de 1855, cuando aquella modificó las leyes federales en los negocios de almirantazgo, así en la competencia de los tribunales como en el procedimiento judicial? Habiendo derogado la ley de 1854 á la de Mayo de 1834 en lo relativo á causas de almirantazgo, ¿cómo se puede decir que la ley que vino á

restablecer el vigor de esta no consiguió hacerlo, sobreviviéndole la de 1854? ¿Cómo la ley dictatorial que fué la derogacion de una ley federal pudo quedar fuera del alcance de la ley Juarez, que se propuso restablecer el régimen federal en toda la administracion de justicia?

Acabo de indicar que la ley de Santa-Anna reservó el conocimiento de ciertos casos de almirantazgo á jueces que no llegó á designar, y me importa esclarecer este punto para demostrar que ni durante la administracion que expidió tal ley, estuvo en pleno vigor, ni pudo ser aplicada á casos como el del «Fénix» y «Frontera.» Su art. 3º dice esto: «*Establecida la navegacion interior* de que habla la parte final del pár. 8º del art. 1º, *se designarán los jueces* que deben conocer en el caso que comprende y en el de daños y perjuicios á que se refiere el pár. 2º del art. 2º.» Y como las partes citadas de la ley son precisamente la materia del debate en este negocio, es necesario copiarlas á la letra: la parte final del pár. 8º del art. 1º, es esta: «Son causas de almirantazgo las que versen. . . . Sobre crímenes ó delitos cometidos á bordo de embarcaciones nacionales. . . . en los rios, lagos y canales interiores y de comunicacion, donde las leyes permitan que naveguen buques extranjeros.» Y el pár. 2º del art. 2º es este: «Son tambien causas de almirantazgo. . . . Todas las demandas civiles sobre daños y perjuicios causados en la mar ó en los rios, lagos y canales de que se ha hablado en el pár. 8º del artículo anterior.»

Se deduce de esto que la administracion Santa-Anna pensó expedir una ley sobre *navegacion interior*, que no expidió, y que se reservó para ese caso *designar los jueces* que debian conocer de los casos de almirantazgo, ya civiles ya criminales, que ocurrieran en *los rios, lagos y canales interiores*, y tales jueces nunca fueron designados

en disposicion alguna. La ley, pues, quedó incompleta, quedó sin aplicacion posible, en términos regulares de derecho, á casos como el que nos ocupa. Si la colision entre el «Fénix» y el «Frontera» hubiera ocurrido en el mes de Febrero de 1854, ¿qué juez habria conocido de ella? Si aquella administracion hubiera tenido que señalar ese juez, que la ley no designó, en respeto de las máximas de la jurisprudencia universal, que prohiben el nombramiento de un juez *ad hoc*, habria tenido que resolver que de tal colision conociera el juez comun ó á lo sumo el tribunal mercantil. Y hacer hoy á los jueces de Distrito herederos de una jurisdiccion que nunca tuvieron segun las leyes federales; que no ejercieron ni aun los de hacienda con quienes Santa-Anna los reemplazó; diré más todavía, de una jurisdiccion que en los tiempos mismos de la dictadura perteneció á los tribunales de comercio, es, en mi concepto, una pretension contra la que se rebela el buen sentido.

Debo probar lo que acabo de decir, y voy á hacerlo: voy á probar que en los tiempos de la dictadura las demandas de que habla el párrafo II del art. 2º de la ley de 25 de Enero de 1854, no fueron casos de almirantazgo sino negocios mercantiles de la competencia de los tribunales de comercio. Pocos meses despues de expedida esa ley, se sancionó el Código de comercio, cuyo art. 188 dispuso esto: «La calidad de porteadores de comercio se extiende no solo á los que se encargan de trasportar mercaderías por tierra, sino tambien á los que hacen el transporte por *rios y canales navegables*; pero no están comprendidos en esta denominacion los agentes del transporte marítimo.» Y la jurisdiccion de los tribunales mercantiles para conocer de esas demandas sobre daños y perjuicios causados en los rios y canales navegables, está bien determinada en los arts. 942, 943 y 945, concordados con

el que acabo de citar, con el 196, el 218, fraccion III, etc., etc.

Si se recuerda que ese Código fué publicado el 16 de Mayo de 1854, es decir, poco despues de la ley de 25 de Enero de ese año, tendremos que reconocer que aquel derogó á esta en la parte al menos que se refiere á los casos de almirantazgo en los *rios y canales navegables*. Acaso la administracion Santa-Anna se convenció de que ni en el gobierno dictatorial tenia razon de ser una disposicion que, chocando con las tradiciones de nuestra jurisprudencia, y que no teniendo nada que ver con el derecho internacional, hacia de negocios exclusivamente mercantiles, casos de almirantazgo. Pero sea de esto lo que fuere, es lo cierto que en lugar de designar el dictador *los jueces* que de esos casos conocieran, invistió con la jurisdiccion necesaria á los tribunales mercantiles, para resolverlos, no ya como negocios de almirantazgo, sino como asuntos de comercio. Bajo la administracion misma de Santa-Anna no habria pasado por este motivo como caso de almirantazgo la demanda de daños y perjuicios que nos ocupa y que se quiere hacer de la competencia federal. Sin necesidad, pues, de invocar la ley de 23 de Noviembre de 1855, que derogó la de Enero de 1854, vemos que esa competencia federal para la demanda de perjuicios, es insostenible.

Quiero mantenerme en el terreno á que en mi análisis he llegado, para refutar las argumentaciones en que esa competencia se apoya: quiero suponer que esa ley de Enero estuviera vigente. Ni aun en esa falsa hipótesis ella seria aplicable á la colision de vapores que ocurra en el Grijalva. Hé aquí las razones de esta opinion mia.

Hemos visto que la ley, cuando habla de *rios, lagos y canales interiores*, exige como circunstancia esencial para que exista la jurisdiccion de almirantazgo, que *las leyes*

permitan que naveguen en ellos buques extranjeros. Y esta exigencia de la ley tiene siquiera una apariencia de razon, porque se consideró sin duda que en donde no hay *extranjeros*, basta la ley comun para resolver todos los casos, ya civiles, ya criminales, que entre nacionales ocurran. Y digo *apariencia* de razon, porque es falsa, y para los pueblos débiles peligrosísima, la teoría de que no es la ley comun la que debe regir en el territorio nacional en las relaciones jurídicas de los extranjeros, sino que hay que recurrir para juzgar á estos, al derecho de gentes. Ya llegará la vez en que pueda desarrollar esta indicacion. Por ahora, para no interrumpir mi método, debo proseguir mis razonamientos.

Haciéndolo, diré que ni los abogados que con tanto empeño como *ilustracion* han sostenido la competencia federal, han podido citar una ley que permita á los buques extranjeros navegar en el Grijalva, porque esa ley, de seguro, no existe. Para cubrir la falta de ese requisito legal, se ha dicho que la aduana marítima de Frontera acostumbra dar permisos á los buques extranjeros en lastre para remontar el Grijalva y cargar en sus riberas palo de tinte; y todo lo más que ha podido hacerse es citar una circular á propósito de esos permisos. Pero en mi sentir, esas alegaciones, lejos de probar lo que era necesario, solo acreditan que no se ha llenado el requisito esencial para que en la navegacion del Grijalva pueda haber casos de *almirantazgo*, segun la ley de 1854. Sin entrar en las consideraciones que surgen de la naturaleza internacional que á la colision de buques aun nacionales se quiere dar, solo observaré que el permiso, la circular, no es *la ley*, porque *ese permiso* á algunos buques para fin determinado, no es la ley que abre la navegacion del rio para todos los efectos del comercio; porque la facultad del Ejecutivo para abrir y cerrar puertos, no

es la facultad de abrir la navegacion interior al comercio extranjero, como no lo seria la de permitir el comercio de cabotaje á buques que no sean nacionales. Sobre este punto, y con relacion al rio Grijalva, yo profeso la opinion del magistrado Campbell de la Suprema Corte de los Estados-Unidos, quien hablando del rio Alabama en el caso de una colision de vapores muy semejante á la que nos ocupa, decia: «El rio Alabama no es un mar interior. Su navegacion no estaba abierta á un solo buque extranjero cuando esta colision tuvo lugar. Ningun puerto habia sido establecido en él por la autoridad del Congreso. El comercio que se hacia en él consistia principalmente en los productos del Estado, y en los objetos recibidos en cambio en el único puerto del Estado. En toda su extension estaba sujeto al mismo Gobierno del Estado, y su policia no constituye una necesidad para la marina.»<sup>1</sup> Y lo mismo exactamente debe decirse del Grijalva: su navegacion no está abierta al comercio extranjero por ley del Congreso: el comercio que en él se hace consiste principalmente en el cambio de los productos del Estado y de las mercancías recibidas en el puerto de Frontera: por fin, ese rio, en toda su extension navegable, corre por el territorio sujeto solo al Estado de Tabasco.

Se ha intentado aplicar á la colision del «Fénix» y del «Frontera,» el párrafo tercero del art. 2º de la ley de 1854; pero ni en la hipótesis sobre que estoy discutiendo, cabe esa aplicacion. Porque «el choque de embarca-

<sup>1</sup> «The Alabama river is not an inland sea. Its navigation was not open to a single foreign vessel when this collision took place. No port have been established on it by the authority of Congress. The commerce that passes over it, consists mainly of the products of the State and the objects received in exchange at the only seaport of the State. For its whole length it is subject to the same State government and its police does not involve a necessity for a navy.» Jackson v. Steamboat «Magnolia.»—Howard's reports, vol. 20, pág. 340.

ciones» de que este artículo habla, se refiere evidentemente al que ocurra en la mar y no en los rios, supuesto que, segun la ley, no hay más casos de almirantazgo en los rios que los expresados en los párrafos octavo del art. 1º y en el segundo del art. 2º, segun se deduce del precepto de la parte final del art. 3º. Si la intencion del legislador hubiera sido que el choque de embarcaciones en rios fuera tambien caso de almirantazgo, de seguro lo habria expresado así: no solo no lo hizo, sino que de sus palabras contenidas en ese art. 3º se infiere rectamente que no fué esa su voluntad. Por otra parte, es requisito esencial, como he dicho, para que la navegacion de rios tenga ese carácter internacional que quiso darle la ley de 1854, que esa navegacion esté permitida por la ley á buques extranjeros: entender esta en otro sentido, es no solo desconocer sus motivos, sino dar vida bajo su nombre á una teoría cuyas absurdas consecuencias bastan á hacerla inadmisibile: si el choque de embarcaciones ha de ser siempre un caso de almirantazgo, segun esa ley, aunque ocurra en rios, lagos ó canales interiores en que no naveguen buques extranjeros, hay que aceptar, como necesaria y lógica consecuencia de ese principio, que un choque de canoas en el lago de Texcoco ó en los canales que entran á las calles de esta capital, es un caso de almirantazgo. . . . . No tenemos el derecho de interpretar una ley de un modo que la lleva al absurdo, que pone en ridículo al legislador. Los autores de la ley de 1854 jamas llegaron á creer en *ese caso de almirantazgo* ocurrido en las calles de México.

Pero para no poderse aplicar la ley de 1854, aunque no estuviera derogada por la de 1855, aunque este caso cupiese dentro de sus preceptos, hay, además de las expuestas, otra razon que es decisiva. Aquella ley, en la parte que á este negocio se pretende aplicar, es contra-

ria á la Constitucion vigente. Si rigiera la de 1824, pudiera, acaso con cierto esfuerzo de ingenio y siguiendo los precedentes norteamericanos, sostenerse que la jurisdiccion de almirantazgo comprende á los rios en los casos detallados en la ley de 1854; pero diversos en sus esenciales preceptos relativos los de esas dos Constituciones, los de la vigente no permiten que los tribunales federales conozcan ni de los delitos cometidos á bordo de los buques nacionales que navegan en nuestros rios, ni de las demandas de daños y perjuicios, ni del choque de embarcaciones en nuestras aguas interiores. Reservo para su lugar oportuno el exponer esta cuestion constitucional, y por ahora, creyéndome autorizado para afirmar que, ni aun suponiendo que la ley de 23 de Noviembre de 1855 no hubiera derogado la de 25 de Enero de 1854, esta podria tener aplicacion en el presente negocio, deduzco de lo que llevo dicho, como conclusion bien establecida, que en esta ley no se puede fundar la competencia de los tribunales federales para conocer del abordaje que nos ocupa.

## II

Descubriendo poca confianza en la solidez del primer fundamento invocado para defender esa competencia, se ha apelado á otro y se ha traído la *Ordenanza de las matrículas de mar*, de 12 de Agosto de 1802, para reforzar las argumentaciones tomadas de la ley de 1854. Diversas razones se han alegado con el fin de demostrar que las disposiciones de esa Ordenanza comprenden á los *naufragios* acaecidos en rios, y se han hecho grandes es-

fuerzos para probar tambien que los tribunales federales son hoy los herederos y sucesores de la *jurisdiccion militar de marina* creada por el rey de España, y todo esto con el propósito de llegar á esta consecuencia: cayendo el hecho de que se trata bajo el imperio de la Ordenanza, son los tribunales federales los competentes para conocer de él. Debo ya encargarme de analizar el valor de todos estos nuevos argumentos.

El Juez de Campeche invoca la autoridad del Sr. Gutierrez para asentar que á falta de ley nacional, se debe ocurrir á la Ordenanza de matrículas, á fin de definir la jurisdiccion de almirantazgo; pero no se cita esa doctrina en toda su extension, y es necesario hacerlo para comenzar por establecer qué fuerza pueda tener hoy esa Ordenanza. El Sr. Gutierrez, hablando de ella, hace esta importante advertencia: «Téngase presente que la jurisdiccion militar en la República, sea marítima ó terrestre, en tiempo de paz no tiene más facultades que las que tengan exacta conexion con el servicio militar, segun lo declara el art. 13 de la Constitucion.»<sup>1</sup> La Ordenanza de matrículas que prodigó el fuero de marina, que estableció tribunales especiales, que creó una jurisdiccion privativa con facultades que no tienen conexion con el servicio militar, está en su mayor parte en oposicion con ese art. 13. Si además de esto, se considera que ella no conoce siquiera la palabra «almirantazgo» sino que en su lugar emplea la de «tribunales de marina,» los especiales de que he hablado, ya se comprenderá con cuánta circunspeccion se deben registrar los preceptos de esa ley para aplicarlos hoy á caso alguno. Aun suponiendo que la Ordenanza conserve todavía su vigor, cosa que es bien disputable, no se negará que invocar sin discer-

<sup>1</sup> Código de la Reforma, tomo 2º, parte II, pág. 153.

nimiento una ley contraria á la Constitucion para hacer cumplir la Constitucion; que sostener la competencia *federal*, fundada en la que tenia un tribunal *especial*, tiene mucho de inaceptable. En mi concepto, la jurisdiccion federal en estos casos no debe tomarse de la Ordenanza sino de otras leyes; por ejemplo, el art. 42 del tít. 1º declara que «pertenece al mismo juzgado de marina el conocimiento de los delitos que de cualquier especie y por cualquier individuo se cometiesen á bordo de los buques mercantes. . . . así en alta mar como en las costas ó puertos:» yo, para fundar la jurisdiccion federal en ese caso, no citaria ese precepto de la Ordenanza, sino los principios de derecho internacional que hacen de él un caso de *derecho marítimo*, y el texto relativo de la Constitucion que declara de la competencia federal esos casos. Pero prescindiré de las observaciones que sobre este punto pudiera hacer, para entrar de lleno al fondo de la cuestion, tal como se ha tratado aquí. ¿Es cierto que la *Ordenanza de las matrículas de mar* sea aplicable tambien á los rios? Este es el punto que me va á ocupar.

El solo título de esa ley nos está revelando que ella se dió para *la mar* y no para *los rios*: esta sencilla observacion basta para romper por su base todas las argumentaciones que pretenden hacerla extensiva á la navegacion de estos. Si esa observacion no nos persuade de esta verdad, la lectura de la ley nos convence de que no puede ser aplicable á la navegacion *de rios*, porque su espíritu, sus conceptos, sus palabras, demuestran que ella se escribió solo para *la mar*. Citaré algunos de sus preceptos al acaso: las disposiciones relativas á *naufragios*, por ejemplo (título 6º, art. 1º y siguientes hasta el 18), no pueden tener aplicacion sino á *la mar*. «Con noticia de haber naufragado alguna embarcacion en *la costa*, el comandante se trasferirá al paraje del fracaso, etc.,» dice el ar-