

título 11. «Si la embarcacion naufragada estuviere *sin gente*, se apoderará el gefe militar de la marina de todos los papeles y libros. . . . pero si en la embarcacion perdida no se hubieren *hallado documentos*, se depositará todo lo reconocido. . . . y se hará *publicacion del naufragio por edictos*. . . . para que puedan venir en conocimiento los interesados. . . . y si en *el primer mes* despues de la publicacion, no pareciere quien haga constar su derecho, podrán venderse dichos efectos, etc.» tal es la disposicion del art. 12. «*Del mismo modo que en los naufragios*, han de entender los comandantes de marina de la custodia y adjudicacion de todo aquello que *la mar* arroja-se á las playas, bien sea producto de la *misma mar* ó de otra cualquiera especie que *no teniendo dueño*, corresponderá á quien lo hubiere encontrado, lo mismo que al que extrajere conchas, ámbar, coral, etc.» segun se expresa el art. 18. ¿Es posible suponer que el legislador que escribió esos preceptos, tuviera en ellos presentes á *los rios*? ¿No se ve, por el contrario, en esas palabras clarísimo el concepto de que se habla solo de los naufragios en *la mar*, porque son los únicos en que es posible ignorar el nombre, la procedencia, el dueño del buque? ¿No se ve que seria hasta ridículo poner *edictos* y esperar un *mes* para que los comandantes de marina sepan quiénes son los interesados en un buque que naufrague en el Grijalva ó en el Chapala, ó en cualquiera otro rio ó lago interior? ¿No se está viendo que esas palabras excluyen por necesidad al naufragio en los *rios*, por el simple hecho de no ser adaptables á ellos tales disposiciones?

Bastan estas sencillas reflexiones, basta la lectura de la Ordenanza, para formar la conviccion de que ella se escribió toda para *la mar* y que no es aplicable á *los rios*. A cada paso se habla en ella de *la mar*, de los *puertos*, de las *costas*, de las *cosas de mar*; pero ni una sola vez se



trata de los *rios*, y cuando ha sido preciso ocuparse de ellos, el legislador usa la palabra técnica «*riás*,» palabra que ella sola mata la pretension de aplicar la Ordenanza á la *agua dulce*.

Pero yo no debo contentarme con esas reflexiones, sino que tengo que encargarme directamente de las argumentaciones contrarias. Para probar que el abordaje en rios está regido por la Ordenanza, se citan los arts. 3º, 10º y 17º de su título 6º. El primero está así concebido: «A la jurisdiccion militar de marina corresponden las materias de *pesca, navegacion, presas, arribadas y naufragios*. . . . todo lo relativo á la *seguridad y limpieza* de los *puertos*, balizas y linternas. . . . y á las fábricas de armas, jarcias, lonas, betunes ó cualesquier otros efectos para el servicio de mi Armada, *aun establecidas en poblaciones mediterráneas*.» El art. 10º dice esto: «Corresponderá tambien á los gefes militares de marina, entender de las *arribadas, pérdidas y naufragios* en todas las *costas y puertos* de mis dominios.» Y por fin el 17 manda que: «El Juzgado militar de marina limitará su conocimiento en tales ocasiones, á la parte facultativa y criminal del hecho, al socorro de los náufragos y salvamento del buque y carga con todo lo demas que pertenezca á las *cosas de mar*, sin introducirse á juzgar de las materias peculiares del comercio. . . ; pero será de la incumbencia de los comandantes militares de marina, entender privativamente en todas las causas de incendio en los astilleros ó buques mercantes, en las de abordaje, varadas, y otras averías que se experimenten *fuera ó dentro de los puertos*.» Con estos preceptos se ha creido probar que el *abordaje*, el *naufragio* en rio está sujeto á la Ordenanza, y para ello se han expuesto varios argumentos.

Se ha dicho que la ley habla de navegacion en general, y que como *ubi lex non distinguit, nec nos distinguere debet*



mus, en ella se comprende á los rios: se ha dicho que como estos están *dentro* de los puertos, los abraza aquella disposicion de la Ordenanza: se ha dicho que «concordando esos artículos con el 22 del mismo título, que atribuye á los tribunales de marina el conocimiento de todo lo relativo á la pesca, no solo en las *rías* que son parte de los *rios*, sino en todas las partes ó parajes que se comuniquen con la mar, por mayoría de razon debió concedérselo para conocer de los casos que se ofrecieran en la navegacion interior.» Pesemos la fuerza de estos argumentos.

Abstraccion hecha de las palabras mismas de la ley, que prueban que ella se refiere á la *mar* y no á los *rios*, existe un texto en ella, que por más que se haya querido adulterar en su sentido, no deja lugar á duda sobre el límite de la jurisdiccion de marina. Es el art. 22 del tít. 6º, que está concebido en estos términos: «Del conocimiento privativo del Juzgado de marina ha de ser el de todo lo relativo á la pesca, ya sea hecha *en la mar como en sus orillas, puertos, rías, abras y generalmente en todas partes*  *donde bañe el agua salada y tenga comunicacion con la mar.*»  Y límite más exacto no se puede desear: la jurisdiccion de marina llega hasta donde *bañe el agua salada*, y en los rios «hasta donde llegan las mareas y se mezclan las aguas dulces con las saladas,» que es la significacion técnica de la palabra *ría*, usada por el legislador.<sup>1</sup> Despues tendremos ocasion de ver que este límite de la jurisdiccion marítima establecido por la ley española, está tambien reconocido en otras respetables legislaciones. Por ahora debemos advertir que las argumentaciones que extienden esa jurisdiccion hasta la *agua dulce*, comienzan por adulterar, no ya el espíritu, sino la

<sup>1</sup> Ria: La parte del rio próxima á su entrada en la mar y hasta donde llegan las mareas y se mezclan las aguas dulces con las salobres. «Diccionario Enciclopédico de la lengua.»

letra de ese art. 22: la interpretacion que se hace de la palabra *ría* para comprender en ella al rio, no se puede efectivamente sostener.

Pero ese art. 22, se replica, habla solo de pesca y no se refiere ni á *navigaciones*, ni á *naufragios*, ni á *presas*, ni á *arribadas*, no debiendo por consiguiente en estas materias, quedar la jurisdiccion limitada á la *agua salada*. Las leyes españolas se encargan de contestar á esa réplica: una de ellas equipara la *pesca* y la *navigacion*, por lo relativo al privilegio de los matriculados, declarando que tal privilegio se goza solo «en la extension del agua salada,»<sup>1</sup> y en otras varias vemos que la navegacion de los rios se rige por reglas diversas de la de la *agua salada*.<sup>2</sup> Respecto de naufragios y abordajes, los mismos artículos de la Ordenanza que me están ocupando, dicen terminantemente que se habla solo de los ocurridos *fuera ó dentro de los puertos*, y por consiguiente no en los rios.

Porque entender las palabras «*dentro del puerto*,» en el sentido de comprender al rio que en él desemboca, es darles una significacion que no tienen evidentemente. La ciudad de Veracruz, aunque situada en el *puerto* de Veracruz, no está «dentro de él,» porque esa ciudad no está *dentro* «del lugar seguro y defendido de los vientos donde pueden entrar las embarcaciones con seguridad y hallan asilo contra las tempestades,» que es lo que se llama *puerto*. Y menos insostenible seria que el tribunal de marina fuera el gobierno en la ciudad de Veracruz, que la pretension de que él conociera de naufragios ocurridos á muchas leguas del puerto, en el rio que desembocara en él. Para creer yo que la Ordenanza limitó la jurisdiccion de marina á los puertos y no la extendió á los rios, me fundo en que ella le encargó solo

<sup>1</sup> Ley 1ª, tít. 7º, lib. 6º, Nov. Recop.

<sup>2</sup> Ley 16, tít. 30, lib. 7º, Nov. Recop.



la *seguridad y limpieza* de aquellos y no de estos, en que ella no reconoce tal jurisdicción en las *poblaciones mediterráneas*, sino en el caso especial de que habla. Ante estos preceptos de la ley son estériles los esfuerzos que se hacen para probar que el tribunal de marina debe conocer de los naufragios en ríos, porque estos están *dentro de los puertos*.

Incontestables como me parecen todas estas consideraciones para afirmar que no cabe en los preceptos de la Ordenanza un abordaje ó naufragio ocurrido en río, muchas leguas arriba de la *ría*, hay todavía otra razón especial para México, y decisiva en la corroboración de ese concepto. Los artículos de la Ordenanza de que he estado hablando, nunca se observaron en Bilbao, porque el art. 21 del tít. 11 de la misma Ordenanza dispuso que: «En lo perteneciente á varadas y naufragios seguirán los consulados de Bilbao y San Sebastian, en la posesión de disponer el salvamento de los náufragos y cargamentos con independencia de *todo otro juzgado*.» Sabido como lo es, que la Ordenanza de Bilbao vino á ser en México el Código de Comercio, que estuvo vigente en toda la República, no se puede dudar que á sus prescripciones y no á las de las Ordenanzas de matrículas habría que ajustarse en cuanto á la jurisdicción de los tribunales que conocieran de los naufragios, si estas cuestiones hubieran de decidirse conforme á las leyes españolas. La misma razón que hubo para que ese Código fuera la ley de Bilbao, existió para que lo fuera también entre nosotros: la voluntad del legislador.

Pues bien: esa ley expresa y terminantemente faculta á los tribunales de comercio para conocer de los naufragios de buques mercantes, considerándolos como simples asuntos de comercio. En el núm. 1º de su cap. 19, dice esto: «Por cuanto sucede muchas veces *en las costas*

de la jurisdicción de este consulado, naufragar, varar ó quebrarse algunos navíos. . . . y se han experimentado algunas cuestiones. . . . y se han originado graves inconvenientes. . . . en conocido daño de los interesados individuos de este comercio, atendiendo á evitar estos inconvenientes, se ordena y manda que luego que sucedan tales desgracias, se dé cuenta al consulado. . . . y que inmediatamente acudan Prior y Cónsules. . . . al paraje en donde se halle el navío naufragado. . . . y hagan cuantas diligencias sean posibles para salvar (la carga) mediante la jurisdicción que tienen. . . . y que como protectores del comercio deben y pueden entender en todas estas materias. . . . averiguando con toda justificación lo que á cada interesado tocara. . . . *procediendo contra algunos, si se hallaren culpables en el naufragio*. . . . oyendo á los expresados verbal y judicialmente, etc.» No se puede conceder en términos más explícitos la jurisdicción á un tribunal para conocer de determinados negocios.

Si conforme al art. 17, tít. 6º de la Ordenanza de matrículas, y á la Real Orden de 20 de Mayo de 1804,<sup>1</sup> el tribunal de marina, en donde no regia la Ordenanza de Bilbao, debía limitar su conocimiento á la *parte facultativa y criminal* de la varada, naufragio, abordaje, etc., para que después los consulados juzgaran de las materias pertenecientes al comercio, en donde este Código estaba vigente, muy diversa regla debía observarse. Y reconociendo que las reales cédulas que lo aprobaron privaron al Consulado de Bilbao de ejercer jurisdicción en materia criminal, debiendo este en todos casos remitir á los culpables á la justicia ordinaria, «para que ella los condene á la pena que merezcan, según la gravedad del delito,» es preciso reconocer también que no podían ser

<sup>1</sup> Nota 10 á la ley 10, tít. 7º, lib. 6º, Nov. Recop.



competentes los jueces de marina en los países regidos por esta ley, para conocer ni de la parte criminal de un naufragio, puesto que á los responsables se debian remitir á la justicia ordinaria. Esto, indispensablemente, ha tenido que suceder en México y en Bilbao bajo el imperio de ese Código.

Pretender ahora que los tribunales federales, á quienes sin razon se les supone sucesores de los tribunales de marina, conozcan de todos los naufragios ya en la mar, ya en los rios, cuando las mismas leyes en que esa pretension se quiere fundar, negaron tal jurisdiccion á esos tribunales en los casos de que he hablado, es una pretension condenada por las mismas leyes que en su apoyo se invocan. No es mi objeto ocuparme del naufragio marítimo, ni fijar la competencia de los tribunales que de él conozcan, ni señalar qué parte de las antiguas leyes españolas han quedado vigentes despues de las modificaciones operadas por nuestra actual legislacion: <sup>1</sup> ocuparme de esos puntos seria desviarme por completo de mi propósito: este ha quedado cumplido y satisfecho desde que he probado, como creo haberlo hecho, que aun su-

<sup>1</sup> Desde que se publicó el «Reglamento para el buen orden y policia de los puertos de mar,» en 12 de Setiembre de 1879, la vigencia de las Ordenanzas de matrículas es aun más disputable. Sin inquirir si caben en las disposiciones de un reglamento preceptos tan importantes como los que aquel contiene, es un hecho que él ha refundido los preceptos que podian considerarse vigentes en la antigua Ordenanza. De notarse es que ese Reglamento no está hecho para los rios, sino para la mar. Sus arts. 176 al 190, que tratan de los abordajes marítimos, contienen las prescripciones que deben reputarse conformes con nuestra legislacion vigente. Se observará que en lugar de que el tribunal especial de marina conozca de la parte facultativa y criminal del hecho, hoy el capitán de puerto no puede más que levantar la acta de que hablan los artículos 179 y 181, y esa acta, con su parecer en cuanto á la culpabilidad ó inculpabilidad que aparezca, se remitirá al Juez de Distrito para que este proceda como estime arreglado á derecho (art. 183). Este Reglamento deja bien definidos varios puntos que se han debatido en este negocio. Yo no he querido hacer uso de él para refutar las argumentaciones que se toman de la Ordenanza de matrículas, para no fundar las mias en un Reglamento de cuya validez se duda, al menos en cuanto á ciertos puntos.

poniendo íntegro el vigor de la Ordenanza de matrículas de mar, que aun concediendo que los tribunales federales sean los sucesores de la jurisdiccion de marina, no es exacto, no es sostenible que el abordaje, el naufragio ocurrido en rio, esté sujeto á las prescripciones de esa ley.

### III

Se ha pretendido fundar la competencia federal en otros motivos: se ha dicho «que los rios, lagos y demas aguas interiores forman parte del mar, puesto que pertenecen á ese conjunto de aguas que rodean la tierra,» y de esto se ha querido deducir la consecuencia de que siendo navegable el rio Grijalva y estando comunicado con el Golfo de México, «cuantos hechos se verifiquen en él, caen bajo la jurisdiccion federal.» El juez de Distrito de Campeche que ha prohijado los argumentos y casi hasta las palabras del abogado que sostiene su competencia, afirma tambien que «los rios navegables deben ser reputados como partes integrantes del mar territorial ó como otros tantos mares territoriales,» para llegar igualmente á la consecuencia de que «toca á los tribunales federales conocer de las controversias que se susciten, con ocasion de los hechos acaecidos en los citados rios.» Y en los debates que se han tenido en esta Sala, se ha sostenido que los rios navegables que comunican con la mar territorial, están sujetos como esta, á ciertas reglas del derecho de gentes que no pueden ser aplicadas sino por los tribunales federales. Yo no estoy conforme con esas teorías que confunden en mi sentir la



jurisdicción que se ejerce en la mar territorial, con la que cada Estado tiene en sus ríos navegables, y me siento obligado á manifestar las razones de mi opinión.

Cierto es que los publicistas enseñan como doctrina generalmente admitida, que «los límites jurisdiccionales de un Estado abrazan no solamente su territorio sino aun las aguas que lo atraviesan ó lo rodean, los puertos, las bahías, los golfos, *las embocaduras de los ríos*, nótese bien esto, *las embocaduras de los ríos* y los mares enclavados en su territorio;»<sup>1</sup> pero esta doctrina está muy lejos de autorizar la consecuencia de que la misma jurisdicción se extiende sobre todas esas aguas. La que se ejerce en la mar territorial la califican los publicistas de *condición mixta*, porque «por una parte sobre la mar litoral es posible el derecho de propiedad, pues que con la artillería de tierra se puede impedir su uso á otras naciones, y por otra la mar litoral, de la misma manera que la alta mar, es un camino ó medio de comunicación de gran provecho para el género humano. La mar litoral debe ser respetada por todos los pueblos, porque así lo exigen los intereses materiales de las costas, la independencia, la seguridad y aun el decoro de las naciones; al paso que navegar por estos mares es una cosa inocente y aun indispensable en algunos casos. De esta combinación de circunstancias encontradas que concurren en la mar litoral, nace el que su condición no sea *ni absolutamente libre, como la alta mar, ni sujeta á la propiedad exclusiva, como los puertos.*»<sup>2</sup> Cada Estado, es cierto, ejerce

1 «Les limites juridictionnelles d'un Etat embrassent non seulement son territoire, mais encore les eaux que le traversent ou l'entourent, les ports, les baies, les golfes, *les embouchures des fleuves* et les mers enclavés dans son territoire.» Calvo. Le droit international théorique et pratique, tomo 1º, página 306, segunda edición.

2 Riquelme. Elementos de derecho público internacional, tomo 1º, página 209.

jurisdicción en su mar territorial; pero «en el ejercicio de esos derechos el soberano no podrá atacar los derechos de otro; tampoco puede prohibir la aproximación de los navíos de comercio ni la de los navíos no sospechosos que no amenacen en nada su seguridad.»<sup>1</sup>

Un distinguido publicista norteamericano se encarga especialmente de esta cuestión, exponiéndola así, y despues de sentar la doctrina de que la alta mar no puede ser la propiedad de nación alguna: «Con respecto á esas porciones de mar que forman los puertos, ensenadas, bahías y *bocas de ríos* de cualquier Estado, en donde la marea suba ó baje, su exclusivo derecho de propiedad como el de su soberanía en esas aguas, puede bien ser mantenido de acuerdo con las razones arriba mencionadas . . . . . El Estado que posee el territorio adyacente, que circunda parcialmente esas aguas, tiene el poder físico de obrar constantemente sobre ellas, y al mismo tiempo el de excluir á su voluntad la acción de cualquier otro Estado. No hay en este caso obstáculo material ó moral que impida el ejercicio del derecho exclusivo de propiedad y dominio. Por consecuencia, el Estado dentro de cuyos límites territoriales esas aguas están incluidas, tiene el derecho de excluir á cualquiera nación de su uso . . . . .»

«Puede tal vez creerse que esas consideraciones no se aplican con la misma fuerza á aquellas porciones de mar que bañan la costa de un Estado particular . . . . . El poder físico de ejercer propiedad y jurisdicción exclusiva y de excluir la acción de otras naciones dentro de estos límites, existe hasta cierto grado; pero el poder moral

1 «Dans l'exercice de ces droits, le souverain ne pourra pas porter atteinte aux droits d'autrui: ainsi, il ne peut interdire l'approche de vaisseaux de commerce, ni de ceux des navires non suspects qui ne menacent en rien sa sûreté.» Fiore. Nouv. droit intern. publ., tomo 1º, pág. 373.



puede acaso no extenderse más que á excluir la acción de las otras naciones de hacer alguna injuria á aquel Estado que reclama este derecho.»<sup>1</sup> Y hablando despues, no de la boca de los rios, sino de los mismos rios que corren por el territorio de un solo Estado, dice: «El territorio del Estado incluye los lagos, mares y rios enteramente incluidos dentro de sus límites. Los rios que corren por el territorio tambien forman una parte de su dominio desde su nacimiento hasta su embocadura, al menos en toda la extension del territorio que atraviesan.»<sup>2</sup> . . . . Y esto á diferencia de aquellos rios que corren por el territorio de diversos Estados, pues en estos, «el derecho de navegacion para asuntos comerciales, es comun á todas las naciones que habitan las diferentes partes de sus riberas.»<sup>3</sup> . . . . . Siendo todavía este derecho de navegacion comun, un *derecho imperfecto*, cuyo ejercicio debe arreglarse

1 «In respect to those portions of the sea which form the ports, harbors, bays, and mouths of rivers of any State where the tide ebbs and flows, its exclusive right of property, as well as sovereignty in these waters, may well be maintained consistently with both the reasons above mentioned. . . . The State possessing the adjacent territory by which these waters are partially surrounded. . . . has that physical power of constantly acting upon them, and at the same time of excluding at its pleasure the action of any other State. . . . . Neither the material nor the moral obstacle to the exercise of the exclusive right of property and dominion exists in this case. Consequently, the State within whose territorial limits these waters are included, has the right of excluding every other nation from their use. . . . .»

«It may, perhaps, be thought that these considerations do not apply with the same force to those portions of the sea which wash the coast of any particular State. . . . The physical power of exercising an exclusive property and jurisdiction and of excluding the action of other nations within these limits exists to a certain degree; but the moral power may perhaps seem to extend no further than to exclude the action of other nations to the injury of the State by which this right is claimed.»

2 «The territory of the State includes the lakes, seas and rivers entirely inclosed within its limits. The rivers which flow through the territory also form a part of the domain from their sources to their mouths, or as far as they flow within the territory. . . . .»

3 «The right of navigating for commercial purposes. . . . . is common to all nations inhabiting the different parts of its banks.»

por los tratados.<sup>1</sup> La diferencia entre la jurisdiccion, el dominio que las naciones ejercen en la mar territorial y el que tienen en sus rios navegables, no puede quedar mejor definida.

Otro publicista, despues de exponer las diversas teorías sobre la propiedad de los rios; despues de decir cómo se han resuelto prácticamente las cuestiones sobre la libertad de su navegacion, refiriéndose á los tratados sobre ella celebrados, asienta como doctrina general, reconocida y sancionada por el derecho internacional, esta: «Cuando un rio está situado todo entero sobre el territorio de un solo Estado, es considerado como encontrándose bajo la exclusiva soberanía de ese mismo Estado, y entonces *el solo* tiene autoridad y poder para reglamentar su navegacion.»<sup>2</sup> Y respecto de esos mismos rios que no corren sino por el territorio de un Estado, que no sirven de via de comunicacion entre diversas naciones, en otro lugar se expresa así, aceptando la opinion de los que consideran que ellos forman parte del dominio de un Estado, con igual título que sus tierras: «El pueblo que posee los dos bordes de un rio desde su nacimiento hasta su embocadura en la mar, *es su propietario absoluto*; puede disponer de sus aguas, reglamentar y aun prohibir su uso segun lo juzgue conveniente.»<sup>3</sup>

Si la libertad de navegacion en los mares es un principio definitivamente conquistado por el derecho de gen-

1 Wheaton. On international law. Edic. 8th. by Dana, núms. 188, 189, 192 y 193.

2 «Lorsqu'un fleuve est situé tout entier sur le territoire d'un seul Etat, il est considéré comme se trouvant sous la souveraineté exclusive de ce même Etat, qui alors a seul autorité et pouvoir pour en régler la navigation.» Calvo, *Obra* y tomo cit., pág. 347.

3 «Le peuple qui possède les deux bords d'un fleuve depuis sa source jusqu'à son embouchure dans la mer, en est le propriétaire absolu; il peut disposer de ces eaux, en régler et même en interdire l'usage, selon qu'il le juge convenable.» Calvo. *Obra* y tomo cit., pág. 330.



tes, la de los rios, aun de aquellos que atraviesan el suelo de diversos Estados, dista mucho de estar aceptada por la práctica de las naciones. Así lo reconocen aun los más entusiastas abogados de la libre navegacion fluvial que pretenden equiparar á la marítima.<sup>1</sup> El Congreso de Viena ha llegado á marcar una época en la historia del derecho de gentes, porque él estableció las bases de la libre navegacion de algunos rios en Europa, y fué preciso que viniera el célebre Congreso de Paris de 1856, animado del mismo espíritu que presidió al de Viena, para que quedara abierta en una época reciente la importante navegacion del Danubio. La multitud de tratados y convenciones que han arreglado la de los principales rios europeos y americanos, es la mejor prueba, el más elocuente testimonio del poder que los soberanos ejercen sobre los rios que atraviesan su territorio.

Las respetables autoridades que he citado prueban que se confunden muy erróneamente los principios, asegurando que un Estado ejerce la misma jurisdiccion y tiene la misma propiedad en su mar territorial que en sus aguas interiores, porque siendo en estas plena, absoluta, exclusiva, en la mar territorial hay que tener presente que no se puede ofender el derecho ajeno. Me sirven estas mismas autoridades para afirmar que la navegacion de los rios no se rige por las reglas del derecho internacional, sino por las del interior de cada país, modificado por los tratados que el soberano crea conveniente celebrar. Aclaradas estas verdades, no pueden sostenerse las argumentaciones en cuyo análisis me ocupo.

Porque no es cierto que los rios sean la mar territorial ó siquiera una parte de ella; porque no es cierto que en los rios que se comunican con la mar, se pierda la so-

<sup>1</sup> Carathéodory. Du droit intern. concernant les grands cours d'eaux, páginas 26 y 27.

beranía nacional y no haya más ley que la que gobierna á las naciones; porque no es cierto, en fin, que cuantos hechos ocurran en un rio, caen bajo la jurisdiccion del tribunal que aplica el derecho de gentes, así como tampoco es cierto, como se dice tambien equivocadamente, que todos los que ocurran en la mar son de la competencia de ese tribunal. Casos sin duda habrá en que el derecho marítimo tenga que aplicarse á los rios, como en los casos de bloqueos, capturas, piratería, etc.; pero esto que se hace por excepcion, no puede constituir la regla que se ha querido establecer para que el Poder Judicial federal, con su investidura de Tribunal internacional, conozca de cuantos contratos y delitos, de cuantos hechos ocurran en un rio. Ni la presencia de buques extranjeros en él autoriza esa aplicacion, como regla de derecho de gentes, así como no la autoriza la presencia de extranjeros en tierra. ¿Qué se diria del país que hiciera internacionales todas las relaciones jurídicas de los extranjeros, porque ellos pueden afectar la paz de la Nacion? Esto en mi juicio seria verdaderamente absurdo.

Las citas que se hacen de nuestros tratados, para probar que los «rios navegables están considerados como parte de la mar territorial,» y por consecuencia que solo los poderes federales tienen facultad de resolver todo lo relativo á ellos, no solo no hacen esa demostracion, sino que dejan asentado lo contrario, lo que es la verdadera doctrina del derecho de gentes. La cláusula que esos tratados contienen sobre la libertad recíproca de navegacion, para ir respectivamente á los puertos y rios de los dominios de las partes contratantes, «adonde ahora se permite ó en adelante se permitiere entrar á otros extranjeros,» demuestra en efecto que se ha reconocido el derecho que cada soberano tiene, para abrir ó cerrar sus puertos y rios á la navegacion extranjera, tratando solo de evitar que