

en las aguas que se comunican con ellos.»¹ Y la respondía diciendo: «Si estas aguas son públicas y navegables y por medio de ellas se hace el comercio entre diferentes Estados ó naciones, la razón para la jurisdicción es la misma. Si alguna distinción se quiere hacer. es enteramente arbitraria.»² Y luego, precisando su concepto sobre el comercio entre *diferentes Estados*, razón capital de la defensa de la ley, decía: «. La ley de 1845 se extiende solo á tales buques cuando ellos están haciendo el comercio entre *diferentes Estados*. Ella no se aplica á buques ocupados en *el comercio doméstico de un Estado*. Y los tribunales locales. ejercen jurisdicción concurrente en *todos los casos* que ocurran dentro de sus respectivos territorios, tan extensa é independientemente como fué ejercida por los antiguos trece Estados en los ríos en que se hace sentir la marea.»³ La Corte, á pesar de la opinión del magistrado Daniel, que dijo que la Constitución no se podía interpretar por consideraciones geográficas, ni de conveniencia mercantil, aprobó la opinión de Mr. Taney y quedó definido el punto de que la *mareá* no era ya el límite de la jurisdicción de almirantazgo, cuando se tratara de aguas navegables que comunican entre sí á diversas naciones ó Estados.⁴

4 «The only objection made to this jurisdiction is that there is not tide in the lakes or the waters connecting them.»

5 «If it is a public navigable water, on which commerce is carried on between different States or nations the reason for the jurisdiction is the same. And if a distinction is made. . . . it is merely arbitrary.»

6 «. . . the act of 1845 extends only to such vessels when they are engaged in commerce between *different States*. It does not apply to vessels engaged in *domestic commerce of a State*. . . . And the State courts. . . . exercise a concurrent jurisdiction in *all cases* arising within their respective territories, as broadly and independently as it is exercised by the old thirteen States, whose rivers are tide waters.»

6 Genesee Chief, v. Fitzhugh, Howard's reports, vol. 12, págs. 450 y siguientes.

Después, en 1857, vino el caso de la colisión de los vapores *Wetumpka* y *Magnolia*, y en él se modificaron esencialmente por la Corte las opiniones de Mr. Taney, extendiendo la jurisdicción de almirantazgo hasta el comercio dentro de los límites de un Estado. Esta colisión tuvo lugar en el río Alabama, y por esto el magistrado Campbell, que disintió de la mayoría de la Corte, y que invocó para combatir la nueva extensión que se pretendía dar al almirantazgo, las mismas razones que Mr. Taney había alegado para que la marea no le sirviera más de límite, decía esto: «El río Alabama no es un mar interior. . . . El comercio que se hace en él consiste principalmente en los productos del Estado y los objetos recibidos en cambio en el único puerto del Estado.»¹ La mayoría de la Corte decidió, sin embargo, que esa colisión caía bajo la competencia de la jurisdicción de almirantazgo, porque era un error creer que esta se ejercía en virtud de la ley de 1845. Los magistrados Daniel, Campbell y Catron, no solo disintieron, sino que el primero se creyó obligado «solemnly to protest,» y el segundo decía: «. . . Si el principio proclamado se lleva á sus lógicas consecuencias, todos los casos que ocurran en el transporte de la propiedad ó de las personas de las ciudades y puertos de diferentes Estados á otras ciudades ó puertos del mismo Estado ó de otro distinto; todos los casos provenientes de injuria ó daño en la navegación de las aguas interiores, ya sea que afecten la seguridad de las personas ó los títulos de la propiedad; todos los casos de auxilio á los que se ocupan en la navegación; todos esos casos para no enumerar otros, serán del conocimiento de las Cortes de Distrito de los Esta-

1 «The Alabama river is not an inland sea. . . . The commerce that passes over it, consists mainly of the products of the State and the objects received in exchange at the only sea port of the State.»

dos-Unidos. Si ha de prevalecer esta opinion de los jueces con relacion al sistema de leyes que deben ser administradas, entonces toda esa clase de casos debe ser llevada ad *aliud examen* y colocada bajo el dominio de un código extraño, ya sea que esos casos ocurran *entre ciudadanos ú otros que no lo sean*. Los Estados quedan así privados de su poder para establecer sus propias leyes con relacion á las personas ó cosas dentro de su territorio y las que están propiamente sujetas á su soberanía.»¹ Leyendo estas dos ejecutorias se notan luego conceptos contradictorios, no ya en cuanto al alcance de la jurisdiccion de almirantazgo, sino sobre el verdadero fundamento de ella, y aun sobre el valor de la ley de 1845.

Un año despues, esto es, en 1858, vino otro caso á contrariar la ejecutoria de que acabo de hablar. Se trataba de un contrato de fletamento por virtud del que se debian trasportar ciertas mercancías por el vapor *Fashion* de un puerto á otro del Estado de Wisconsin. El magistrado Nelson, que expresó la opinion de la Corte, declaró incompetentes á los tribunales federales para conocer de ese caso, porque la ley de 1845 extiende la jurisdiccion de almirantazgo á los lagos y rios navegables

2 « If the principle of this decree is carried to its logical extent, all cases arising in the transportation of property or persons from the towns and landing places of the different States to other towns and landing places, whether in, or out of the State; all cases of tort or damage arising in the navigation of the internal waters, whether involving the security of persons or title to property, in either, all cases of supply to those engaged in the navigation, not to enumerate others, will be cognizable in the District Court of the United States. If the dogma of judges in regard to the system of laws to be administered prevails, then this whole class of cases may be drawn *ad aliud examen*, and placed under the dominion of a foreign Code, *whether they arise among citizens or others*. The States are deprived of the power to mould their own laws in respect of persons and things within their limits, and which are appropriately subject to their sovereignty.» Jackson v. Steamboat «Magnolia.» Howard's reports, vol. 20, pág. 297 y siguientes.

que comunican con ellos, solo cuando *los buques están empleados en negocios de comercio entre puertos de diferentes Estados*, y no cuando esto tiene lugar *entre puertos de un mismo Estado.*» « Esta restriccion de la jurisdiccion, agregaba ese magistrado, fué sin duda sugerida por la limitacion constitucional del poder del Congreso para regular el comercio. El texto dice: « El Congreso tendrá poder para regular el comercio con las naciones extranjeras y entre los diversos Estados y con las tribus indias.»¹ Cita luego en su apoyo la respetabilísima opinion de Marshall, que asegura que el comercio interior de un Estado está reservado al mismo Estado, é invoca tambien la doctrina de Mr. Taney, que ya conocemos, de que la ley de 1845 no se puede aplicar al comercio doméstico de un Estado. Hablando sobre la naturaleza de la jurisdiccion de almirantazgo, se expresa así: ella « fué conferida al gobierno nacional estrechamente ligada con la concesion del poder comercial. . . . Parece pues que hay fundamento para restringir esa jurisdiccion en cierta manera, dentro del límite de la concesion del poder comercial; y esto la limitaria, en casos de contrato, á aquellos concernientes á la navegacion. . . . en alta mar, con las naciones extranjeras y entre distintos Estados. Los contratos que nacen del comercio puramente interior, son generalmente domésticos. . . . y apenas puede haberse intentado el llevarlos al conocimiento de las Cortes federales.»² Esta sentencia no solo

1 « This restriction of the jurisdiction. . . . was doubtless suggested by the limitation in the constitution of the power in Congress to regulate commerce. The words are: « Congress shall have power to regulate commerce with foreign nations and among the several States and with Indian tribes.»

2 « . . . was conferred on the national government, as closely connected with the grant of commercial power. . . . There seems to be ground, therefore, for restraining its jurisdiction in some measure, within the limit of the grant of the commercial power, which would confine it, in cases of contract, to those concerning the navigation. . . . upon high seas, with foreign countries and

está en pugna con la anterior que he citado, sino que no se acuerda con la opinion de Mr. Taney, expresada en el caso del *Genesse Chief*, sobre que la ley de 1845 no contiene regulaciones de comercio (contains no regulation of commerce).

En otro caso de colision de buques ocurrido en el rio Yazoo, la Corte, hablando de la jurisdiccion de almirantazgo, decia en 1859: «Bajo el sistema inglés el flujo y reflujó de la marea, con pocas excepciones, si algunas hubo, establecia el hecho de la navegabilidad, y esta fué la doctrina generalmente seguida en este país hasta últimas fechas. La vasta extension de nuestro fértil suelo, su próspero comercio, sus mares interiores, bahías y rios, nos abren una prosperidad comercial en el porvenir, de que ningun país ha gozado. Las estrechas doctrinas del almirantazgo inglés que profesábamos. . . . fueron desatendidas, y se adoptaron los más liberales principios de la ley civil: esta ley tiene un carácter comercial, y se aplica á todas las aguas navegables, con excepcion de las que sirven al comercio dentro de un mismo Estado. . . . El que se hace entre dos ó más Estados está sujeto á la ley y regulaciones del Congreso, y á la jurisdiccion de almirantazgo. . . .»¹

among the several States. Contracts growing out of the purely internal commerce, are generally domestic. . . . and could scarcely have been intended to be drawn within the cognizance of the federal courts.» Allen v. Newberry. Howard's reports, vol. 21, pág. 245 y siguientes.

1 «Under the English system, the ebbe and flow of the tide, with few, if any exceptions, established the fact of navigability, and this was the course of decision in this country, until recently. — The vast extent of our fertile country, its increasing commerce, its inland seas, bays and rivers, open to us a commercial prosperity in the future, which no nation ever enjoyed. Our contracted views of the English admiralty were. . . . discarded, and the more liberal principles of civil law were adopted. This law is commercial in its character, and applies to all navigable waters, except to a commerce within a State. . . . A commerce carried on between two or more States, is subject to the law and regulations of Congress and to the admiralty jurisdiction.» Nelson v. Leland, obr. cit., vol. 22. pág. 49.

Estas diversas y poco conformes resoluciones de la Corte hacian observar al mismo Mr. Taney, fallando otro caso en 1861, que era difícil definir los exactos límites de la jurisdiccion de almirantazgo en los Estados- Unidos: «Esta dificultad fué aumentada por el carácter complejo de nuestro gobierno, en el que dos distintas soberanías están ejercidas por los Estados- Unidos, y por cada Estado independientemente la una de la otra y dentro de los mismos límites territoriales. Y las sentencias de esta Corte manifiestan que esta materia traída frecuentemente ante ella, ha sido cuidadosamente examinada, sin haber podido hasta ahora fijar con precision sus límites definitivos.»¹

Los casos que he citado, y otros varios que existen extendiendo la jurisdiccion de almirantazgo aun á los rios en que no se hace el comercio entre *diferentes Estados*, prepararon tal vez la ley de 29 de Abril de 1864, titulada así: «Ley que fija ciertas reglas y regulaciones para prevenir la colision de buques en aguas navegables,»² ley que, como se ve, no limitó sus preceptos á *la mar*, sino que los extendió á todas las aguas navegables. Despues de esa ley no he encontrado una sola sentencia, entre las que he podido registrar, en que no se decida que las colisiones de buques, aun en rios, son de la competencia de los tribunales federales, como Cortes de almirantazgo. Pero si esto es así, es tambien cierto que todas las otras cuestiones sobre el límite del almirantazgo, naturaleza de su

1 «This difficulty was increased by the complex character of our government where separate and distinct specified powers of sovereignty are exercised by the United States and a State independently of each other within the same territorial limits. And the reports of the decisions of this Court will show that the subject has often been before it, and carefully considered, without being able to fix with precision its definite boundaries.» The Steamer St. Lawrence, Black's reports, vol. 1^o, pag. 527.

2 «An act fixing certain rules and regulations for preventing collisions on the water.» Stat. at larg. vol. 13, pag. 58.

jurisdicción, facultades de los Estados, etc., etc., han seguido aun después de la ley agitándose en la Suprema Corte, con la misma diversidad de miras y de opiniones.

Así en el caso de *Moses Taylor* (1866) invocándose la autoridad de Story se sostiene que la jurisdicción del almirantazgo se conexiona por un lado con las relaciones exteriores con el extranjero, y por el otro con los intereses del comercio y la navegación.¹ Así en el caso del *Hine* (1866) se dijo que la ley de 1845 no extendió la jurisdicción del almirantazgo más que á los lagos y los ríos que á ellos afluyen, porque esa jurisdicción respecto de los otros ríos se ejercía en virtud de la ley de 1789,² por más que en los primeros tiempos de la República esta no se haya entendido en ese sentido. Así en el caso de *Belfast* (1868) se afirma que aunque hay dificultad para definir los límites exactos de la jurisdicción de almirantazgo, es cierto que ella no depende del poder del Congreso para regular el comercio.³ Así en otro caso más reciente (1870) se calificó de *marítimo* un contrato que no tenía ese carácter, según las doctrinas inglesas.⁴ Por fin, en el caso del *Lottawanna* (1874) un Magistrado de la Corte decía todavía esto, refiriéndose á la ley de 1845 que habla solo de la navegación entre *diferentes Estados*: «La Suprema Corte, en vista del constante embarazo y confusión que surge de aquella restricción, no vaciló en decidir que la ley del Congreso en aquel respecto había llegado á ser anticuada é ineficaz, y que la jurisdicción de almirantazgo creada por la Constitución, era la misma en todas partes dentro de los Estados-Unidos.»⁵

1 Wallace's reports, vol. 4º, pág. 431.

2 Obr. y tom. cit., pág. 569.

3 Wallace's reports, vol. 7, pág. 640.

4 Insurance Company v. Dunham. Obr. cit., vol. 11, págs. 26 y 29.

5 «The Supreme Court in view of the constant and perplexing embarrassment growing out of that restriction, did not hesitate to decide that the act

Está fuera de mi propósito marcar el curso que la opinión ha seguido sobre estas materias en aquel país: pretendía solo hacer ver cómo se ha formado la que hoy sin duda alguna prevalece allí respecto de que las colisiones de buques, aun en ríos dentro de los límites de un Estado, son casos de almirantazgo, de que no pueden conocer más que los tribunales federales. Para el estudio de legislación comparada que he hecho, y para ver la cuestión que me ocupa bajo el punto de vista constitucional, me bastan los breves apuntamientos que acabo de hacer.

VII

Imperdonable temeridad sería la mía si pretendiera censurar, juzgar siquiera, esas doctrinas que en el país vecino han venido extendiendo la jurisdicción de almirantazgo hasta la navegación y el comercio en los ríos dentro de los límites de los Estados: me declaro por completo incompetente para hacer ese juicio crítico, no conociendo lo bastante los motivos de conveniencia nacional que más de una vez se han invocado para abandonar las tradiciones inglesas. Pero sí es mi deber más estricto en esta ocasión manifestar las razones que me asisten, á pesar del respeto que profeso á la jurisprudencia constitucional americana, para no aceptar esos precedentes que he citado, para creerlos del todo inaplicables entre nosotros, para hacer ver cómo no pueden servir de autoridad

of Congress in that regard had become obsolete and inoperative and that the admiralty jurisdiction created by the Constitution . . . was the same everywhere within the United States.» Obr. cit., vol. 21, p. 588.

en este caso, para demostrar, en fin, que él debe resolverse en sentido contrario al americano.

Para llenar ese deber, tengo que examinar el caso que me ocupa bajo su punto de vista constitucional, siendo esta la oportunidad de afrontar el exámen de otro de los fundamentos que á la competencia federal se dan: la fraccion II del art. 97 de la Constitucion, que faculta á los tribunales federales para conocer de *las controversias que versen sobre derecho marítimo*. Creo que despues de lo que llevo dicho, esta cuestion podrá verse en toda su luz.

Comienzo desde luego por establecer el hecho de que los textos de las Constituciones mexicana y americana sobre este punto no son iguales, sino que hay entre ellos sustanciales diferencias, de tal modo, que si esta permite que la jurisdiccion de almirantazgo se extienda hasta los rios navegables y fuera del límite que marca la marea ó el agua salada, aquella no autoriza de modo alguno esa ámplia interpretacion. Veamos y comparemos ambos textos.

Dice la Constitucion de México: Art. 97. «Corresponde á los tribunales de la Federacion, conocer. . . . II. De las controversias que versen sobre derecho marítimo.» Dice la de los Estados-Unidos: Art. 3º Sec. 1º «El Poder Judicial se extenderá á todos los casos de almirantazgo y de jurisdiccion marítima.»¹ Como se ve, esos textos no son iguales, no habiendo querido nuestros constituyentes copiar literalmente el americano, como en otras muchas veces lo hicieron: ellos no hablaron de casos de *almirantazgo*, sino de casos de *derecho marítimo*, y esta circunstancia es tanto más de notarse, cuanto que al hacerlo así, se separaron de las tradiciones de nuestra antigua legislacion constitucional, no queriendo

¹ «The judicial power shall extend. . . . to all cases of admiralty and maritime jurisdiction.»

aceptar el texto literal de la Constitucion de 1824, que decia así: Art. 137. «Las atribuciones de la Suprema Corte de Justicia son las siguientes. . . . V. Conocer. . . . *Sexta*. De las *causas de almirantazgo*, presas de mar y tierra, etc.» En nuestra Constitucion vigente no se mencionan siquiera los *casos de almirantazgo*, no se habla sino de *las controversias que versen sobre derecho marítimo*, el derecho marítimo de paz y de guerra al que se refiere la fraccion XV del art. 72. De esa diferencia en las palabras de ambos textos, resulta otra diferencia aun mayor en su sentido y en su alcance. Para persuadirnos de ello, veamos si *todos* los casos de almirantazgo que cubre el texto americano, segun la interpretacion que se le ha dado, pueden ser casos de derecho marítimo de paz y de guerra, de que habla nuestra Constitucion.

Hemos visto en las ejecutorias americanas que he citado, que la jurisdiccion de almirantazgo, como ellas dicen, apoyándose en la autoridad de Story, «. . . . se conexiona por un lado con nuestras relaciones diplomáticas y deberes para con las naciones extranjeras y sus súbditos, y por el otro con los grandes interes de la navegacion y el comercio:»¹ hemos visto tambien en ellas que la restriccion impuesta por la ley de 1845 á la navegacion entre *diferentes Estados*, «fué sin duda sugerida por la limitacion constitucional del poder del Congreso para regular el comercio:»² sabemos, en fin, que en aquel país por esas consideraciones constitucionales y por motivos de conveniencia nacional resultantes de la extension de su comercio y de la gran abundancia de sus rios navegables «. . . . el comercio que se hace entre dos ó

¹ «Connects itself on the one hand, with our diplomatic relations and duties to foreign nations and their subjects, and on the other hand with the great interests of navigation and commerce.» Story. Comm. on Const. núm. 1672.

² «Was doubtless suggested by the limitation in the Constitution of the power in Congress to regulate commerce.» Howard's reports, vol. 21, p. 245.

más Estados está sujeto á las regulaciones del Congreso y á la jurisdiccion de almirantazgo.»¹ Pues bien; si tal jurisprudencia ha podido desarrollarse en los Estados-Unidos á la sombra de su Constitucion, ella en México no podria vivir, porque seria por completo anti-constitucional. Además de la desigualdad entre los textos mexicano y americano que ya he señalado, existen otras razones, tomadas de diferencias aun más notables en otros textos, que apoyan este aserto.

El art. 1º, seccion 8ª de la Constitucion de los Estados-Unidos, está así concebido: «El Congreso tendrá poder. . . . para regular el comercio con las naciones extranjeras y *entre los diversos Estados* y con las tribus indias,»² y el nuestro no dice más que esto: Art. 72, fracciones IX in fine y X. «El Congreso tiene facultad. . . . para impedir por medio de bases generales, que en el comercio de Estado á Estado se establezcan restricciones onerosas.—Para establecer las bases generales de la legislacion mercantil.» Entre nosotros, pues, las facultades del Congreso en este punto, son más limitadas que en los Estados-Unidos, pues mientras allá es lícito *regular el comercio entre los Estados*, aquí no se puede más que *impedir, por medio de bases generales, que en el comercio de Estado á Estado se establezcan restricciones onerosas*. La simple lectura, la sola comparacion de esos dos textos nos persuade de que ellos no son iguales, de que el uno tiene mucho mayor alcance que el otro. Y siendo esto así, ya se ve que si las ejecutorias americanas han podido fundarse en el texto de su Constitucion, para decidir que la jurisdiccion de almirantazgo puede extenderse á los rios,

1 «A commerce carried on between two or more States is subject. . . . to regulations of Congress and to the admiralty jurisdiction.» Howard's reports, vol. 22, pág. 56.

2 «The Congress shall have power. . . . To regulate commerce with foreign nations and among the several States and with Indian tribes.»

porque el comercio entre diversos Estados está sujeto á las regulaciones del Congreso, aquí una ejecutoria que dijera lo mismo, atacaria á la Constitucion, porque aquí el comercio entre diversos Estados no está sujeto á las regulaciones del Congreso. Creo esta observacion bastante á probar que lo que allá puede ser constitucional en este punto, aquí seria del todo anti-constitucional.

Pero hay más aún; la frac. II del art. 97 de nuestra Constitucion tiene estrecha relacion con la frac. XV del art. 72, que dice esto: «El Congreso tiene facultad. . . . Para reglamentar el modo en que deban expedirse las patentes de corso; para dictar leyes segun las cuales deban declararse buenas ó malas las presas de mar y tierra, y para expedir las relativas al *derecho marítimo de paz y de guerra*.» Y este texto repugna, con invencible repugnancia, que de él se deduzca que el Congreso puede legislar tambien sobre comercio y navegacion interiores, sobre lo que se pretende llamar el *derecho marítimo de los rios*. La sola lectura de ese texto nos está advirtiendole que él se refiere únicamente al derecho marítimo que se relaciona con las materias internacionales que caen bajo la competencia de la soberanía nacional. Así como el corso, las presas de mar están bajo el dominio del *derecho marítimo* de guerra, y la Nacion puede expedir leyes sobre los corsarios, sobre el modo y forma en que se declaren buenas ó malas las presas, sin que los neutrales, mientras sus derechos sean respetados, tengan que hacer nada en esas cuestiones; así hay materias reguladas por el *derecho marítimo* de paz, como los actos que tienen lugar á bordo de buques nacionales en alta mar, los abordajes entre ellos y los extranjeros en la misma mar, en donde todas las naciones tienen derechos iguales y la misma competencia, los hechos de cierta naturaleza que pasan en la mar territorial adonde alcanza esa soberanía, etc., ma

terias que se conexian tambien con los derechos y deberes del extranjero en la mar, en donde ninguna nacion ejerce exclusivo dominio. «Así, por ejemplo, diré con Story, si una colision entre un buque americano y un extranjero tuviese lugar en la mar, muchas cuestiones de derecho internacional pueden relacionarse con su justa decision; porque es obvio que esa colision no podria ser juzgada por la ley local de alguno de los dos países.»¹ De este *derecho marítimo de paz y de guerra* habla sin duda alguna nuestro texto: aplicarlo al comercio interior, á nuestros rios, en donde nuestra soberanía se ejerce plena y absolutamente; en donde rige solo nuestra ley, en donde el extranjero no tiene más derecho que el que se le haga justicia conforme á esa ley, ni otro motivo de reclamacion que el que se le deniegue esa justicia, es confundir la mar, camino abierto y libre para el género humano, en donde nadie ejerce jurisdiccion, con los rios, vias de comunicacion de las naciones que los poseen, y propiedad exclusiva suya en donde rigen sus propias leyes; es rebelarse contra las palabras, el espíritu y motivos de nuestro texto constitucional.

Necesito combatir hasta la sombra de la duda en estas materias gravísimas, en que la más ligera confusion en las ideas lastima los atributos de la soberanía nacional, y por esto me será permitido penetrar en los motivos de la ley. ¿Por qué en los negocios de *derecho marítimo de paz y de guerra* solo legisla y juzga la Federacion con exclusion de los Estados? Porque como dice Hamilton explicando el artículo relativo de la Constitucion americana: «. . . . la paz de toda la Nacion no

¹ «Thus for instance, if a collision should take place at sea between an American and foreign ship, many important questions of public law may be connected with its just decision; for it is obvious, that it could not be governed by the mere municipal law of either country.» Com. on Const. núm. 1670.

puede dejarse á disposicion de uno de sus Estados,»¹ y en todas aquellas cuestiones de derecho de gentes que comprometan la paz de la Union, ningun Estado, parte componente de ella, puede tener competencia. Si la Union ha de dirigir las relaciones diplomáticas; si ella ha de cuidar del cumplimiento de los tratados; si ella es responsable ante la sociedad de las naciones de la infraccion de la ley que las rige á todas, absurdo seria permitir que los Estados legislaran ó juzgaran sobre materias internacionales.

Pero por un argumento *a contrario sensu*, falta la razon de la ley siempre que de esas materias no se trate. ¿Qué tiene que ver la paz de la Nacion, séame lícito ya preguntarlo, con la colision de dos vapores nacionales, ocurrida en un rio en que la soberanía de México es plena aun para juzgar á los extranjeros, cuando á mayor abundamiento no es permitido á los buques de estos navegar en ese rio? . . . Esta pregunta basta para echar por tierra la competencia de los tribunales federales en este caso. Ni las personas, ni el lugar, ni el negocio tienen carácter internacional.

Pero no debo adelantarme á mis demostraciones: sigo el curso de mis razonamientos. Si la jurisdiccion de almirantazgo se liga por un lado con las relaciones exteriores y la paz de la nacion, y por otro con los intereses de la navegacion y el comercio, como dice Story, desde el momento en que he probado, primero, que el Congreso no puede legislar *regulando* el comercio entre los Estados, como en el país vecino, y segundo, que nuestros textos constitucionales se refieren al *derecho marítimo de paz y de guerra* que se relaciona con materias internacionales, desde luego que esas demostraciones han quedado hechas, es forzoso reconocer esta consecuencia: luego los

¹ «The peace of the whole, ought not to be left at the disposal of a part.» The Federalist, núm. 80.