

nales militares, porque sobre ella no hay fuero, según lo declarado por el art. 103 de la Constitución (Parte 2ª cit., pág. 857).—Por estas consideraciones y por la de que el reo que debe ser condenado á penas de tal entidad, no tiene la amplitud de defensas y garantías que le concede la citada Carta federal, pude decir, repito, y aun digo, que no debía subsistir el procedimiento del preinserto art. 38.—En la pág. 295 del mismo tomo, hablando del propio procedimiento, dije también: “no lo creo derogado por la ley de 19 publicada en 20 de Enero de 1869 sobre Jurados militares, porque ésta los crió para “los delitos militares que conforme á la legislación vigente (en su tiempo) eran juzgados por consejos de guerra ordinarios y de oficiales

la privativa competencia del Juzgado de Marina; sobre quedar dicho, que no tienen ya facultades judiciales privativas los empleados de nuestra Marina, es preciso agregar: que la pena antedicha está sustituida por el Código penal de 7 de Diciembre de 1871 en estos términos: “ART. 390. La pena será de seis años de prisión: cuando el robo se cometa aprovechándose de la consternación; que una desgracia privada causa al ofendido ó á su familia ó cuando se cometa durante un incendio, naufragio, terremoto ú otra calamidad pública, aprovechándose del desorden ó confusión que aquella produce” “ART. 395. En todos los casos comprendidos en los artículos 381 al 394, en que no se imponga la pena de muerte, se aumentará un año de prisión á la pena que ellos señalan, si solo mediare alguna de las circunstancias siguientes: I. Ser los ladrones dos ó más;—II. Ejecutar el robo de noche. —III. Llevando armas;—IV. Con fractura, horadación ó excavación interiores ó exteriores ó con llaves falsas. —V. Con escalamiento;—VI. Fingiéndose el ladrón funcionario público, ó suponiendo una orden de alguna autoridad. —Pero si mediare más de una de estas circunstancias, por cada una de las otras, se aumentarán cuatro meses de prisión al año mencionado;—5º. Que respecto del *desafuero* de que habla el art. 112 extractado ántes, se hace necesario repetir, que si los delitos que menciona, no tienen la precisada calidad de exacta conexión con la disciplina militar,” como ésta es por la que surte el fuero de guerra y no por la persona delincuente, aunque ésta sea militar, quedará sujeto al Tribunal á quien la legislación ha cometido el conocimiento general ó comun en tales casos, lo mismo que el paisano reo de iguales delitos;—6º. Que si el naufragio es inculpable, como las cuestiones que por él deben surgir son meramente mercantiles ó de intereses particular y no del federal, el Juez competente en tal caso será el comun ú ordinario, atentos la letra del preinserto art. 17 tit. VI de la Ordenanza de matrículas y el espíritu de las demás disposiciones concordantes mencionadas en las ant. pág. 422 á 432 sobre “averías y contratos peculiares del comercio, encomendados por la legislación [expresada allí] á los consulados y Juez mercantil de arribadas, á los que ha sustituido el Juez comun según las constancias legales de la ant. pag. 322;—7º. Que siendo cuestiones de la competencia del antiguo almirantazgo ó jurisdicción de Marina, ó sea de exclusivo derecho marítimo según la repetida Ordenanza, tit. VI art. 3º, 10, 12, y 17 preinsertos [ant. pag. 422 y sig.] las que versan sobre el naufragio culpable por negligencia, impericia, y violación de las leyes navales ó por malicia ó crimen; inconcusamente solo tendrá competencia para conocer de ellos la justicia federal, esto es el Juez de Distrito, el de Circuito y la Suprema Corte de Justicia, en los grados que expresaré al tratar de las causas de almirantazgo; porque á la misma justicia es á la que éstas están cometidas por el “párrafo 6º de la atribución V del art. 135. y por los arts. 142 y 143 de la Constitución fed. de 4 de Octubre de 1824, por la frac. I del art. 97 de la Const. fed. de 5 de Febrero de 1857 y por las leyes de 14 de Febrero de 1826 y 22 de Mayo de 1834, cuyas prescripciones textuales men-

generales;” y ninguno de éstos juzgaba en esa época las faltas y vicios á que se contrae el art. 38, sino precisamente el Consejo disciplinario que me ocupa.—El improvisado Maestro de Jurisprudencia militar, que con su ligereza acostumbrada no reparó en las palabras textuales que acabo de marcar con letra cursiva, asienta con tono autoritativo en la pág. 840 de su supuesto “Tratado completo” este despropósito:—“Las especialidades que respecto del procedimiento contenía la ley de 12 de Febrero de 1857 quedaron modificadas por las leyes sobre Jurados militares á que se sujetarán los juicios respectivos;” é insistiendo en tan absurda interpretación de la ley, agrega en la pág. 843, refiriéndose precisamente á la pena de servicio en

cionará al ocuparme más adelante, como he dicho de las causas indicadas:—8º. Que siendo el robo y ocultación de efectos de un naufragio, verdaderas cuestiones incidentales, deben ser juzgadas [lo mismo que cualquier otro incidente], por el Juez que conozca del naufragio ó arribada, esto es, por el Juez ordinario, si el caso no es culpable y se verifica en las aguas territoriales, ó por el Juez federal, si se verificó el naufragio procurado por falta ó delito punible [ó si aun no habiendo estas circunstancias, el robo ú ocultación tuvo lugar en alta mar] porque el art. 74 de la ley de 23 de Mayo de 1837 [que anotado corre en mi tomo 3º pág. 177 á 180]. dice: “los Jueces de lo civil conocerán de todos los incidentes criminales, que ocurran en las causas de su inspección, y los de lo criminal en igual caso. de los civiles;” siendo además una regla de Derecho la que enseña, que “lo accesorio sigue la naturaleza de lo principal;”—y 9º. Que en el caso de las embarcaciones naufragas de los art. 12 y 13 tit. VI de la Ordenanza de matrículas, art. 40 de las de la Armada y de Corso y Cap. II de la Instrucción de mostrencos ántes insertos (págs. 422 á 424,) hay á mi juicio, *interés de la Federación*, por lo que opino que el procedimiento está cometido al Juez de Distrito con audiencia del promotor fiscal, especialmente si se trata de embarcación extranjera; no obstante que haya quien estimando las costas, playas y aguas territoriales como propiedad de los Estados, crea que los Jueces de éstos son los competentes en el caso, fundándose en que la Ley de clasificación de rentas de 29 de Mayo publicado en 30 del mismo de 1868, reproduciendo en la frac. XVII de su art. 1º la frac. 35ª del art. 2º de la ley de 12 de Setiembre de 1857, únicamente declara bienes de la Federación “los mostrencos que haya en el Distrito federal y Baja-California,” respetando los de los Estados: porque en mi humilde sentir no es aceptable el anterior, á causa de que si bien conforme á los principios reconocidos del Derecho internacional, que adelante será preciso tocar, el mar territorial, así como las playas, puertos y ríos navegables pertenecen al Estado independiente y soberano, en cuyo territorio ó costas se encuentran; también es cierto, que el mismo Derecho toma la voz *Estado* en la acepción de Potencia ó Nación, carácter que no tienen los Estados de la Federación Mexicana aislados, sino en conjunto, esto es, formando la República federal; porque las mismas leyes de clasificación de rentas, la de 12 de Setiembre en la frac. 33ª de su art. 2º y la de 1868 en la frac. XIV de su art. 1º han declarado bienes de la Nación, y no de los Estados, “las islas, playas, puertos, ense- “nadas, bahías, lagunas y ríos navegables,” [Parte 2ª de mi tomo 2º pág. 203 y 260], sin que hasta ahora estas declaraciones del Congreso de la Unión en el que han tenido sus representantes los Estados de la República, hayan motivado observaciones, reclamación ni protesta alguna; y porque si es igualmente cierto, que las repetidas leyes se han abstenido de tocar los bienes mostrencos de los mismos Estados, declarando que solo los del Distrito y California pertenecen á la Federación, esto no dá ni quita, ya porque no está probado que sean de los Estados las embarcaciones sin

las costas, [que señala el preinserto art. 23 y al que se contrae el que se anota]: "Finalmente respecto de las faltas de los soldados que se castigan correccionalmente por los Jefes, véase la ley citada de 1857, arts. 34 á 39, advirtiendo que en nuestro concepto deben ser sometidos al juicio por Jurados los demas delitos que ameriten la *pena grave de cinco á seis años en las costas y en la marina* pena que impone dicha ley á los soldados en ciertos casos, y que previene se aplique en un *consejo especial compuesto de capitanes y el fiscal*. En nuestro concepto el espíritu de la Ley de Jurados es que todos los antiguos consejos de guerra ordinarios y ESPECIALES ó ANÓMALOS en que se aplicaban penas graves sean sustituidos por el Jurado, y por lo

dueño conocido, y ya porque es de creerse que las leyes predichas unicamente se ocuparon de los mostrencos terrestres y no de los *marítimos*, persuadido quizá el Legislador de que éstos demandan la expedición de una ley especial muy meditada, que aun no se ha dado. Así tambien el Código civil de 8 de Diciembre de 1870 al encomendarse de los bienes mostrencos de las dos expresadas localidades en sus artículos 807 al 826 dice en este último: "La ocupación de las embarcaciones, de su carga y de los objetos que el mar arroja á las playas, ó que se recojen en alta mar, se rige por el Código de comercio," lo que equivale á una promesa sobre que se expedirá éste, pero cuya promesa aun no se ha cumplido, siendo por esto indispensable atenderse á la legislación antigua de que va hecho mérito.

—*AVERIA*. En algunas obras antiguas se enseña que el conocimiento de las *averías* correspondía al Almirantazgo ó jurisdicción privativa de Marina; pero en esas obras los Autores se contrajeron al "daño que recibe la embarcación ó cualquiera de sus partes," [por la impericia ó culpa ó malicia de alguno de los que la tripulan ó por delito de persona extraña á la tripulación], significado que tambien tiene la palabra *averia* en el "Dic. marít. Españ.," y es tan cierto que en esta acepción tomaron la voz *averia*, que tratando de ella, hacen mérito de la ley 10, tit. 9, P. 5ª que impuso pena de muerte y pago de daños y menoscabos, probados con solo el juramento del interesado y tasados arbitrariamente por el Juez, á los que debiendo guiar y gobernar los navios, los perdían para poderlos robar:—de la ley 11 [allí], que hablando de los pescadores, que en lugares peligrosos ponen señales de fuego de noche, para engañar, haciendo creer á los navegantes que allí hay puerto, á fin de que se pierdan, para poderlos robar, declaró: que si el navio se quebraba, debían pagar *quatro doblado* lo que habían robado, si se les demandaba en juicio dentro del año: que si en todo éste no había demanda, habían de pagar solamente *otro tanto quanto fué lo que robaron*; y que además el Juez *las faga escarmiento en los cuerpos arbitrariamente*:—del art. 64 del cap. XX de las Ordenanzas de Bilbao, por el que se manda castigar severamente, privar del empleo y obligar ante todo á pagar los daños sufridos, al capitán "que tomare derrota contraria, cometiere latrocinio ó consintiere que otros lo ejecuten en su navio, y que haga altercaciones y discordias, dando motivo por medio alguno á confiscaciones ó pérdida de mercaderías ó del mismo navio":—del art. 63 del cap. XXIV de las mismas Ordenanzas, que ordena, que satisfaga con sus bienes los daños causados, y sea privado de su empleo y castigado *condignamente*, el capitán á quien se justifique "haber sido causa de entregar á enemigos su navio; ó que maliciosamente lo hizo varar ó perder":—del art. 78 del cap. XIV de las repetidas Ordenanzas, que manda se condene en privación de oficio, para siempre, y al pago con sus bienes, de todos los daños sufridos al Piloto por cuyo descuido ó ignorancia "se *perdiere por varamiento ó naufragio* un navio, y que si se averiguare haberse ejecutado por pura malicia suya, será castigado con *pena capital* á proporción de su delito, segun leyes y juicio de la justi-

mismo éste y no el consejo especial citado, debe ser el que imponga las penas mencionadas." —Son principios jurídicos uniformemente reconocidos los que enseñan, que "las palabras claras no necesitan interpretacion:" y que "obra contra la ley, el que á pretesto de interpretarla, desprecia sus palabras." Si, pues, no me cansaré de repetir, el art. 1º de la ley que estableció los Jurados militares, en palabras clarísimas é indubitadas manifestó su voluntad contraria tan solo á reemplazar con éstos á los "Consejos ordinarios y de oficiales generales," y no á los Consejos de Cuerpo vigentes, cuando la ley se promulgó; parece que es un despropósito pretender dar aplicación al repetido art. 1º á otros casos diversos de aquellos

cia que en ello procediere; y por fin, de la doctrina" de Hevia Bolaños, quien en su "Cur. Philip.", Lib. III, cap. IV trae los siguientes números: "30. El Piloto de la nave que por su dolo, engaño ó malicia la *pierde ó causa gran daño* á los que en ella fueren, incurre en *pena de muerte natural*, como lo dicen dos leyes de Partida (Ley 10, tit. 9, Part. 5ª y Ley 5 in fin, tit. 24 Part. 2ª). Y en la misma incurre perdiéndole ó causándole por su culpa, impericia ó negligencia, por la aserta pericia que mostró, siendo de Armada segun una ley de Partida [Ley 5ª al fin, y allí la Glosa Greg. 3, tit. 24, Part. 2ª], y su glosa gregoriana, ó por exceder en lo tocante á su oficio, en la Nave Armada, segun otra ley de ella [L. *circ. fin*, tit. 24, Part. 2ª], mas no siendo de Armada, esta pena, por culpa dolosa es arbitraria."

—"31. Demas de lo cual, el Piloto que tiene dolo, ó engaño en lo que dicho es, está obligado á pagar los daños á la parte damnificada, la cual sobre ellos *ha de ser creída por su juramento* IN LITEM, que se le ha de deferir con tasación del Juez, á su arbitrio, como lo dice una Ley de Partida (Ley 10, tit. 9, Part. 5ª). Y tambien está obligado á pagarlos, sucediendo por su culpa, impericia, ó negligencia en no regir la Nave como debe; ó ejerciendo en ello [parece que debió decir *excediendo*], segun otras leyes de Partida (Ley 9, tit. 9, Part. 5ª y Ley fin, tit. 24, Part. 2ª) en razon de lo cual, es obligado de *culpa levisima*, no teniendo la exactísima diligencia que debe tener conforme otra Ley de Partida [Ley 1, versic. CA BIEN ASI, ibi glos. Greg., 3, tit. 24, Parte 2ª] y su glosa Gregoriana."

—En el Cap. XII del mismo libro 3º agrega el propio Hevia Bolaños: "21 Así mismo es á cargo del Maestre la satisfacción del daño sucedido, tocando la nave en bajos, ó perdiéndose en ellos, ó de otra cualquiera manera no por coacción ó fuerza de viento, ó tempestad ó casualidad; sino por descuido, ó impericia suya en su arte, no sabiéndole como debe, por la obligación que tuvo en vigilar, y saberlo, y culpa en ignorarlo, ó descuidarse, como consta de unos textos [Ley Item que. § Si *navicul* § Si *gemna*, ff de Loc etc. L. Si *merc. in* § Qui *column. cod tit.*] y lo resuelve Straca; mas no por engaño en las señales de ellos. [L. Non *piscat. de Incend. ruin. etc. naufr.*—Ley 12, título 6, Parte 5ª].—Los mismos autores citan el Cap. XXIV de las mencionadas Ordenanzas de Bilbao sobre los requisitos indispensables para el abandono de un buque y carga que preferentemente debe salvarse, justificación de la pérdida de efectos salvados y modo de dar fondo por algun accidente; siendo las prescripciones del mismo capítulo las siguientes: "Art. 26. Si durante un viaje se hallare algun capitán ó Maestre en riesgo evidente de perder el navio, sea por verse acosado de corsario ó en costa por tormenta, no podrá abandonarlo sin que primero preceda el dictámen de sus oficiales; y cuando éstos convengan en hacer el abandono, y pudiere salir del riesgo con su bote ó en otra forma, procurará sacar y salvar lo más preciso que le sea dable, con el LIBRO DE SO-BORDO."—"Art. 27. Si las mercaderías ó efectos que hubiere sacado y salvado por el motivo arriba expresado, en el bote ó de otra forma, vinieren á perderse ántes de llegar al puerto

que precisó terminantemente, quebrantando así el axioma que dice "*Effectus legis non debet excedere Legislatoris voluntatem*," según ya he tenido ocasión de decir en otro lugar (ant. pág. 336), al refutar la doctrina relativa á que el Promotor debe fundar en ley precisamente sus pedimentos.—Si fuera de aceptarse esa interpretación extensiva fundada en el capricho repetido de D. Jacinto Pallares, habría también que sujetar á los Jurados, no solo la desercion sin circunstancia agravante que la ley de 12 de Febrero cometió á los expresados *Consejos disciplinarios* (ant. pág. 424) sino aun las faltas con la reincidencia marcada en el repetido artículo 23 de la misma disposicion, por las que manda imponer "la pena de seis años de servicio

por algun caso fortuito, no podrá hacerse cargo de ello al capitán, exhibiéndose por éste la justificacion conducente hecha en tiempo y en forma en el primer lugar de su salvamento."—Art. 31. Cualquiera Capitán ó Maestre que por temporal ú otro accidente se viera obligado á dar fondo en una bahía, deberá echar con las anclas que largare las boyas con orinques correspondientes al fondo de la bahía, para que en el caso de verse precisado á cortar alguna ó algunas anclas, se puedan sacar mejorando el tiempo; pena de que será de su cargo el valor de ellas y de los cables, y no de los interesados del navío."—Para la mejor inteligencia de las declaraciones preinsertas vease la ant. pág. 418 que explica lo que es libro de sobordo, y por lo que respecta á las otras tres voces técnicas del lenguaje de Marina, he aquí cómo las explica el "Dic. marit. Esp."—ANCLA. S. F. A. N. NAV. y MAN.—Instrumento fuerte de hierro como arpon ó anzuelo de dos lenguetas, el cual afirmado al extremo del cable ó gumena, y arrojado al mar, sirve para aferrar ó amarrar las embarcaciones y asegurarlas del fúpetu de los vientos. En lo antiguo se decía *áncora*, y genéricamente *ferro*, y aun hoy mismo se dice también *ferro*.—BOYA S. MAN.—Cuerpo ligero de corcho ó madera y de forma arbitraria, que por su propiedad de mantenerse sobre el agua, sirve para señalar el sitio de una ancla ó cualquiera otro objeto que se halle en el fondo, y también para mantener suspendidos de éste lo que conviene conservar en tal disposicion. Las pipas y barriles vacíos y bien tapados sirven muchas veces de boyas, ya á falta de otras mejores, ó ya como más poderosas para sostener pesos y resistir á la sumersion.... La ordinaria de los buques chicos, se llama también *gabilot*.—ORINQUE. S. M. MAN. Cabo de proporcionado grueso que por un extremo se amarra á la cruz de la ancla, y por el otro se afirma en la boya.... Se llama también *gripia*.—Es inconcuso que aceptada la voz *avería* bajo la significacion predicha, está en el caso mismo del naufragio y de la arribada forzosa, encomendados á la antigua jurisdiccion militar de marina, siendo por lo propio inútil hacer aquí repeticiones; pero si la *avería* se toma en la otra acepcion que tiene, esto es, por "el daño que se causa en las mercaderías embarcadas" entónces de ningún modo corresponderá jamás su conocimiento al Almirantazgo, por ser *cosa peculiar del comercio*, como dicen el art. 17 del tit. VI de la Ordenanza de matrículas, la ley 10, tit. 7, lib. 6, Nov. Recop. y demas disposiciones de que hice mérito en las ants. pags. 426 y 427.—Por esos fundamentos legales la competencia corresponderá al Juez comun que ha sustituido al de comercio, [ant. pag. 322], por más que también en las averías haya que afectarse el *interés de la Hacienda pública* en cuanto al monto de la percepcion de sus derechos; pues que esto está considerado como una cuestion administrativa y no judicial, que se decidirá de la manera que expresan las declaraciones siguientes:—*Arancel de 1.º de Enero de 1872. Art. 71.* En caso de *avería* de los efectos, se reunirán para calificar la rebaja que deban sufrir en el pago de derechos, el Vista, el Comandante del resguardo, y dos comerciantes que elegirá el interesado entre cua-

en los cuerpos de las costas."—A mi juicio los motivos reales por los que no debe subsistir el Consejo disciplinario establecido por el trascrito artículo 38, son los relativos á falta de garantías que indiqué al principio de esta larga nota, y no la falsa razon de que la ley de Jurados se haya ocupado de dicho Consejo, que no es "ordinario ni de Oficiales generales" y que "conforme á la legislacion vigente al darse la ley" subsistia para juzgar las faltas y delitos señalados por la ley de 12 de Febrero de 1857.—Por último si "las *especialidades* que respecto del procedimiento contenia esta ley, quedaron modificadas por las leyes de Jurados militares á que se sujetarán los juicios respectivos," en concepto de D. Jacinto; no es fácil com-

tro propuestos por el administrador, y ya sea de conformidad ó por mayoría de votos, se hará la calificación de los efectos que hubieran sufrido detrimento, levantando una acta, cuyo original se remitirá á la secretaria de Hacienda, sirviendo para justificar la partida un duplicado de dicha acta. El administrador ó en su defecto el empleado que nombre en su representacion, deberá precisamente asistir á la calificación de las averías, y en caso de empate, decidirá lo que crea debido en justicia. De esta decision *no habrá apelacion*."—Reglamento de Aduanas marítimas y fronterizas de 1.º de Enero de 1872. Art. 40. En caso de que al tiempo del despacho resultaren algunas *averías*, en las mercancías, se procederá á su calificación en los términos y bajo las reglas establecidas en el artículo 71 del arancel."—Por término de este punto pueden verse los capítulos XX y XXI de las Ordenanzas de Bilbao, que tratan de las "averías gruesas y simples y de la forma de contar y reglar, la avería gruesa," los que están insertos en la Parte 2.ª de mi tomo 2.º pág. 164 á 171.—PESCA. Por lo que respecta á la declaracion que hace el preinserto artículo 3.º [título VI] de la Ordenanza de matrículas, sujetando la materia de pesca á la jurisdiccion del almirantazgo, es preciso tener presente, que se contrajo á la pesca hecha en la mar, en sus orillas, puertos, abras y en cualquiera otra parte donde bañe el agua salada y haya comunicacion con la mar, según las leyes del título. 7, libro. 10 de la Novis Recop.—En la Parte 2.ª del tomo 2.º de mi "Nuevo Código de la Reforma," pág. 206, hay la siguiente noticia, que adiciono con las Disposiciones posteriores á la publicacion de aquella: El buceo de perla y la pesca de ballena, núa y lobo marino se declararon libres en los dominios de América por Decreto de 16 de Abril de 1811.—Por el de 8 de Octubre de 1820 se declaró libre la pesca para los españoles y se arregló el uso de tal libertad en los mares y rios de la monarquía.—Por Decreto de 20 de Noviembre de 1829, á fin de fomentar la pesca marítima se eximió á los pescadores del servicio militar de tierra y mar y se declaró vigente el anterior Decreto de 8 de Octubre de 1820.—Por ley de 23 de Mayo de 1832 se puso en vigor el mismo Decreto de 20 de Noviembre.—Por Decreto de 12 de Marzo de 1855 se derogó el del Gobierno de Yucatan de 21 de Junio de 1848, por el que concedió permiso á los buques españoles, para pescar en las costas de aquella península.—(En cuanto á la piscicultura, véase la Resolucion de 14 de Febrero de 1861, que declaró libre este ramo).—Por la fraccion XV del artículo 2.º de la derogada ley de clasificacion de rentas de 12 de Setiembre de 1857 [Allí, pág. 206], concorde con la fraccion VII del artículo 1.º de la vigente de 29 de Mayo publicada en 30 del mismo de 1858 [Allí, pág. 260] se han considerado entre las rentas federales "los derechos que se impongan por la pesca de perla, lobo marino, ballena y demas semejantes."—Las *Instrucciones de 16 de Marzo de 1872*, sobre la pesca en las costas, están concebidas en estos términos: "Secretaría de Estado y del despacho de relaciones exteriores.—Seccion 1.ª.—Habiendo pedido instrucciones á esta Secretaría el administrador de la

prender, por qué en la pág. 842 sostiene la *especialidad* del procedimiento para castigar al oficial faltista ó de mala conducta, diciendo: "No creemos que para imponer las penas contenidas en el art. 77 se requiera formación del Jurado etc.," opinión que tal vez llegó á su noticia, porque, como digo más adelante, la he expuesto constantemente en la *clase* de mi cargo en la Escuela de Jurisprudencia.—SUMARIA CONTRA OFICIAL FALTISTA Ó VICIOSO.—Los artículos relativos de la repetida ley de 12 Febrero, (que me veo precisado á insertar aquí, aunque me había propuesto hacerlo adelante con más oportunidad), dicen así: "ART. 77. Los *Oficiales* que faltaren al servicio por tres veces consecutivas, sin llegar á cometer deserción; aque-

adaña del Progreso, sobre la manera con que debe proceder respecto de las pesquerías en las costas de la República, el presidente ha tenido á bien, en uso de las facultades que le concede la fracción I del artículo 85 de la constitución, determinar que se le comuniquen las siguientes reglas que son extensivas á todas las costas de la nación:—I. Es libre para todos los habitantes de la República la pesca en sus aguas territoriales, el buceo de perlas y el aprovechamiento de todos los productos marítimos.—II. Los buques nacionales podrán ocuparse de trasportar dichos productos, libres de derechos, sin otra condición, que la de inscribir el nombre de la embarcación y de los tripulantes, en la aduana marítima más inmediata, de altura ó de cabotaje, cuyo administrador queda facultado para expedir la patente respectiva.—III. Dicha patente se renovará anualmente, y luego que fuere expedida, se dará conocimiento de ella á la Secretaría de Hacienda.—IV. Los buques extranjeros solo podrán ocuparse de este tráfico, presentándose previamente á la aduana marítima respectiva, de altura ó cabotaje, en la que pagarán el derecho de toneladas establecido ó que se establezca sobre buques extranjeros, que ahora es á razón de un peso por cada tonelada, y recibirán un permiso temporal que no excederá de seis meses.—V. Para obtener este permiso, será indispensable registrar el nombre del buque, el del capitán y de los tripulantes.—VI. El número de los tripulantes de buques extranjeros nunca excederá de veinticinco.—VII. Las patentes y permisos de que habla este reglamento, habilitan á los que los obtengan, para establecer en la costa habitaciones provisionales que sirvan para resguardar los productos de la pesca y prepararlos convenientemente.—VIII. Para establecer dichas habitaciones recabarán previamente licencia de la autoridad municipal más inmediata, quedando las tripulaciones de los buques sujetas á las leyes del país, desde el momento que se solicite el permiso. Dicha autoridad no podrá conceder la licencia, sino en vista de la patente ó permiso de la aduana marítima respectiva.—IX. La autoridad municipal hará el señalamiento material del lugar en que puedan establecerse, por el tiempo del permiso.—X. Los resguardos marítimos podrán visitar en cualquier momento los establecimientos de pesca ó buceo, y registrar los buques destinados á este tráfico, á fin de impedir que á la sombra de la concesión se verifique el contrabando de efectos extranjeros en contravención de la ordenanza general de aduanas.—XI. En caso de delito infraganti de contrabando, serán decomisados los útiles de la empresa y las embarcaciones, procediéndose al juicio respectivo y á la imposición de penas, conforme á lo prevenido en el arancel de aduanas marítimas.—XII. Los administradores de aduanas, de acuerdo con peritos y personas prácticas y conocedoras, determinarán el tiempo en que deba cosecharse la perla no permitiendo que esta operación se verifique cuando haya peligro de destruirse la cría.—XIII. Los mismos administradores señalarán la extensión ó espacio en que cada concesionario deba verificar la pesca, buceo ó explotación, limitándola con algunas señales que no den lugar á perjuicio de

llos que con frecuencia llegan tarde al cumplimiento de sus obligaciones (entendiéndose por frecuentes faltas incurrir en ellas más de seis veces); los ébrios públicos consuetudinarios; los tramposos, (entendiéndose que lo son, precisamente y no de otra manera, los que habitualmente contraen deudas sin necesidad ó por motivos viciosos, y no las pagan, y los que usan ardides, artificios ó cautelas para pedir prestado dinero ó cosas) los jugadores de profesión, los talladores en juegos prohibidos públicos, los barateros, los pendencieros, los que por tercera ocasión se fingen enfermos para no hacer la fatiga que les corresponde, y cuya falta se comprobará con el reconocimiento del facultativo del cuerpo ó del de turno en la plaza, veri-

tercero. Dicha extensión ó espacio quedará consignado en la patente respectiva.—XIV. Los buques nacionales ó extranjeros que se empleen en el tráfico de pesca ó buceo, sin sujetarse á este reglamento y á las leyes generales de la República, serán multados por el administrador de la aduana marítima más cercana al punto en que fueren aprehendidos, con la cantidad determinada por las leyes, deteniéndose éste en el puerto mientras que no se satisfaga dicha multa.—XV. Este reglamento se fijará, escrito en castellano, francés, inglés y alemán en un lugar visible, en cada una de las aduanas marítimas. México, Marzo 16 de 1872.—*Romeo C.*—[Diario oficial, núm. 80. Marzo 20 de 1872].—El Decreto de 21 de Abril de 1874, dice así:—"Sebastian Lerdo de Tejada, presidente constitucioal, etc., sabed:—"Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo siguiente:—"El Congreso de la Union decreta:—"Art. 1º La zona perlífera en el litoral de la Baja California, será dividida en cuatro secciones, cuyos límites marcará el Poder Ejecutivo.—"ART. 2º La pesca de concha y perla, podrá hacerse alternativamente cada dos años en una sola de las secciones, no permitiéndose por motivo alguno la extracción de la concha cría. Los infractores de este artículo incurrirán en una multa de cien á quinientos pesos.—"ART. 3º El Ejecutivo modificará, conforme á esta ley, el reglamento sobre pesca, expedido el 16 de Marzo de 1872.—"Palacio del Poder Legislativo de la Union. México, Abril 21 de 1874.—*R. G. Guzman*, diputado presidente.—*A. Riba y Echeverría*, diputado secretario.—*S. Nieto*, diputado secretario.—"Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.—"Dado en el palacio del Gobierno federal de México, á veintinueve de Abril de mil ochocientos setenta y cuatro.—*Sebastian Lerdo de Tejada*.—Al C. Francisco Mejía, secretario de Estado y del despacho de Hacienda y Crédito público."—Por fin, en 24 de Junio de 1874, se expidió el siguiente *Reglamento para el buceo de la concha perla conforme al Decreto de 21 de Abril de 1874*.—I. BUCEO.—"1º El buceo de la concha perla es libre en la costa de la República mexicana, tanto para los habitantes de ella, como para los extranjeros, siempre que se sujeten á las leyes del país y á las disposiciones de este reglamento.—"2º Desde el momento que una persona quiera establecer una armada, pedirá permiso al administrador de la aduana más inmediata, el cual no podrá negarlo.—"3º El buceo durará desde el 15 de Mayo hasta el 15 de Noviembre de cada año, no pudiéndose ampliar este plazo por ningún motivo.—"4º Ningún armador puede impedir á persona alguna que vaya á visitar los lugares en que se bucea, y aun á comprar perlas, siempre que sean de la propiedad del que las vende, quedando en caso contrario, tanto el comprador como el vendedor, sujetos á lo que previenen las leyes sobre efectos robados.—II. ZONAS.—"5º Se divide el litoral perlífero de la Baja California, en cuatro zonas, según lo previene el supremo Decreto de 21 de Abril del corriente año.—"6º Estas zonas se compondrán de los siguientes placeres:—"I. Desde el cabo Pulmo hasta el canal de San Lorenzo, abrazando la isla de Cerralvo, y com-

fiándolo uno ú otro en presencia del Ayudante del cuerpo; los incorregibles en el desaseo de sus personas y que por abandono ó vicios, despues de haber sido amonestados, no tienen las prendas necesarias de su uniforme, y que por este mismo abandono no se presenten con el decoro que corresponde á los oficiales del Ejército; los que frecuenten las vinaterías, tiendas ó lugares destinados exclusivamente á expendio de licores embriagantes, y los que ignoraren absolutamente sus obligaciones, ya las señaladas en la Ordenanza, ó las de táctica, y que por esta misma ignorancia absoluta están imposibilitados para cumplir con sus deberes, deberán ser separados del servicio perdiendo el empleo, y no podrán volver en clase de oficiales

poniéndose de los placeres siguientes: cabo Pulmo, Punta Arena, El Médano, Piedras Gordas, El Guirotal, La Carrera de los Viejos, Los Paredones Blancos, El Mostrador, El Limeño, La boca de la Salina, Los Tepetates, La Ventana, El Pozo, El Zotole, El Rosarito, El Coyote, Las Galeras, El Pedregal de Enmedio, El Pedregal de Carrillo y canal de San Lorenzo.—II. Bahía de la Paz ó Islas del Espíritu Santo y San José, componiéndose de los placeres siguientes: El Abanical, El Mérito, Pichilingue, La Enfermería, Punta Prieta, La Bonanza, Los Lapones, San Gabriel, El Gallo, La Gallina, La Ballena, El Candelero, Isla Partida, El Cardonal, La Ensenada Grande, Los Islotes, El Islote Pardo, La Cocina, El Callo, La Boca del Estero y el Calabazo.—III. Desde la punta del Mechudo, en la parte Norte de la bahía de la Paz, hasta la isla de Coronado, componiéndose de los siguientes placeres: Montalvan, Tambabiche, Isla de Coronado, Isla del Cármen, los comprendidos desde Loreto hasta Puerto Escondido; Puerto Escondido, Isla de Danzantes, Isla de Monserrate ó Isla de Santa Cruz.—IV. Desde la isla de San Márcos hasta la ensenada de San Bruno, componiéndose de los siguientes placeres: Isla de San Márcos, Isla de Santa Inés, Bahía de Mulegé, con sus diversos placeres conocidos con los siguientes nombres: Santo Domingo, la Cocina, las Hornillas, Santa Rosalía, los Manglitos, los Patitos, Guadalupe, el Coyote y San Pedro; los de la ensenada de San Sebastian, los del puerto de San Basilio y los de la ensenada de San Bruno.—V. Estas zonas se explotarán conforme lo previene el art. 2º del Supremo Decreto de 21 de Abril pasado.—III. AVIOS.—“8º Los buzos se aviarán con el armador que quieran, debiendo hacer sus contratos como lo previene el Código civil.—“9º Los armadores presentarán estos contratos á los administradores de las aduanas.—“10º Las aduanas llevarán un registro, á fin de evitar que un buzo se avie al mismo tiempo con varios armadores.—“11º Cuando un buzo se avie con varios armadores á la vez, solo podrá obligarlo á trabajar el que haya hecho registrar su contrato en la aduana, quedando los otros armadores con su derecho á salvo para hacerse pagar, usando de los recursos legales.—“12º Si concluida la temporada algun buzo queda debiendo algo á los armadores, está en la obligacion de pagarles como se arreglen en lo particular ó en lo judicial; pero esta deuda no lo obliga á trabajar precisamente con el mismo armador en la temporada siguiente, sino que es libre para aviarse con quien quiera.—IV. BUQUES EXTRANJEROS.—“13º Todo buque mercante extranjero puede venir á las costas de la República á la pesca de la concha perla, siempre que cumpla con las leyes vigentes y con las prescripciones que siguen:—“I. Pedir el permiso previo.—“II. Pagar el derecho de toneladas establecido ó que se establezca, y el de faro donde lo haya.—“III. Hacer registrar el nombre del buque, el del capitán y el de su tripulacion.—“IV. Que no exceda de veinticinco el número de tripulantes extranjeros.—“V. Traer su lista de rancho con todos los requisitos que previene el arancel de aduanas.—“VI. Pagar los derechos establecidos ó que se establezcan sobre los

al Ejército, si no han dado muestras, durante dos años, de haberse corregido.” [Tomo 3º pág. 506].—“ART. 78. Cuando un oficial ú oficiales, incurran en cualquiera de estas faltas, en el modo y términos que designa el artículo anterior, el coronel ó comandante dispondrá que el Mayor, sirviendo de secretario un oficial subalterno, instruya una sumaria, pidiendo ántes el permiso á la Autoridad militar competente, la que no podrá negarlo; en cuya sumaria declararán tres oficiales ó los testigos que sean necesarios; se unirá á ella la hoja de servicios del delincuente, quien dará su confesion y nombrará defensor, entregándosele á éste la sumaria hasta por tres dias; en seguida, con el dictámen fiscal y la defensa, se pasará lo ac-

viveres que traigan de exceso.”—V. VISITAS.—“14º Los administradores de las aduanas dispondrán que se visiten las armadas por lo ménos seis veces durante la temporada.—“15º Las visitas tendrán por objeto investigar si se cumple con lo prevenido en el supremo decreto ántes mencionado, y en este reglamento.—“16º El empleado á quien encomiende estas visitas el administrador, rendirá un informe circunstanciado de todo lo que ocurra y sea conveniente tener en conocimiento.—VI. INSPECTORES DE ARMADA.—“17º La aduana nombrará uno ó dos inspectores para cada armada.—“18º Estos inspectores disfrutarán un sueldo de \$20 mensuales, el cual, lo mismo que su manutencion, serán costeados por los armadores.—“19º Son atribuciones de los inspectores, como auxiliares de la justicia y de la policía:—“I. Practicar por de pronto las diligencias conducentes por los delitos ó infracciones que puedan cometerse en las armadas; remitiendo á los infractores bien asegurados á la autoridad competente.—“II. Impedir el contrabando.—“III. Impedir que se bucee fuera de la zona permitida.—“IV. Impedir la pesca de la eria.—“V. Impedir que los armadores maltraten á los buzos ó abusen de su trabajo.—“VI. Avisar violentamente á la aduana de cualquier caso grave que ocurra, para lo cual tendrán la facultad de ocupar una embarcación pequeña y el número de tripulantes necesario, todo de la misma armada.—VII. PENAS.—“20º Por cualquiera infraccion de este reglamento que cometan los armadores, impondrán los administradores una multa que no baje de \$5 ni exceda de \$200, excepto en los casos de contrabando en que se observarán las prevenciones del arancel vigente.—“21. Estas multas ingresarán en calidad de depósito, hasta que el ministerio resuelva si estuvieron bien aplicadas, para lo cual el administrador informará en cada caso en que se aplique alguna.—TRANSITORIO.—“Se derogan los reglamentos anteriores.—“México, Junio 24 de 1874.—Mejía.”—Adelante, al tratar de la Competencia de los Tribunales federales, [punto del que me he visto y aun me he de ver precisado á tocar diversas fracciones, al exponer los casos en que debe ser oído el Ministerio fiscal de la Federacion y cuya materia habria sido mejor dejar intacta para tratarla allí unida], me ocuparé de la navegacion y de las presas, que por el preinserto art. 3º del tít VI de la Ordenanza de matrículas se cometieron tambien á la Jurisdiccion militar de marina (anterior página 422). Por ahora, poniendo un breve parentesis á las materias de que se ocupó “El caos” de D. Jacinto Pallares y que han motivado y motivarán mis observaciones, creo conveniente para la mejor inteligencia de los puntos antecedentes sobre naufragio, arribada, pesca, etc., consignar aquí la noticia siguiente, que existe en mi “Nuevo Código de la Reforma,” tomo 1º, págs. 354 á 359; y en otros lugares de la misma obra, que precisaré:—MARES, PUERTOS, RADAS, ETC.—“Forzoso es tener presente, que aunque está reconocida la libertad de los mares, de manera que ninguna nación tiene dominio en ellos, hay partes marítimas que pueden someterse á la propiedad ó jurisdiccion de un Estado.—No hay que confundir la propiedad

tuado al General del Ejército, ó Directores de las armas especiales, si á ellas perteneciese el oficial acusado, para que la sentencien con parecer de su Asesor ó Auditor en definitiva; en todos casos se dará parte al Inspector respectivo, comunicándole la sentencia que recaiga. Los profesores y maestros del Colegio militar; sean ó nó oficiales del Ejército, quedan comprendidos en este artículo." [Tomo 3º pág. 515].—ART. 79. Respecto de los oficiales que pertenezcan á compañías ó escuadrones sueltos, ó que no tengan cuerpo, el Comandante militar, ó General en jefe de Ejército, mandará instruir la sumaria á un Jefe de la plaza ó del Ejército."—ART. 80. Las faltas que para que sean castigadas exigen reincidencia, serán ano-

ó dominio con el imperio ó derecho de mando y jurisdicción; porque no es lo mismo lo uno que lo otro, y según la situación del mar de que se trata, así es el derecho que se ejerce. Para mejor comprenderlo, debe hacerse esta división.—1º Los Puertos y las Radas.—2º Los Golfos y las Bahías.—3º Los Estrechos y los Mares enclavados.—4º La porción de mar próxima á las costas.—Decir que los Puertos y las Radas no son susceptibles de poseerse, sería avanzar una falsa tesis, pues la nación que es dueña de las costas que forman tales Puertos ó Radas, los tiene sin disputa en su poder. En manos de esa nación está dictar medidas para alejar cualquiera influencia extraña, y puede ejercer y ejerce de hecho aquel poder físico, que constituye la posesión. Nada hay que se oponga á ésta en la naturaleza de la cosa, y por lo mismo no existe el obstáculo físico ó material que impida el derecho de propiedad. Tampoco existe el obstáculo moral, porque en efecto, la propiedad de un pueblo sobre los puertos y radas de sus territorios, no impide á las demás naciones navegar libremente, comunicarse entre sí, ni aprovecharse de los beneficios del mar. La nación que usase de ese derecho de propiedad, prohibiendo el arribo de buques á sus puertos, por cierto que se perjudicaría á sí misma separándose de la comunión de las demás; pero con eso no impediría en manera alguna la comunicación recíproca de las demás. No cabe en el ejercicio de ese derecho otra excepción, que la que resultara de alguna imperiosa necesidad que obligue á los buques de las otras naciones á refugiarse en un puerto ó rada, á pesar de las prohibiciones preexistentes; así [es necesario reconocerla con el derecho de gentes universal] ni el principio material ni el principio moral se oponen á que los puertos ó radas se hallen en la plena propiedad de una nación dueña de las costas que dan forma á tales puertos ó radas, bien entendido que la palabra *propiedad* debe tener aquí su significación más extensa. Ese derecho es una consecuencia de la situación de los lugares, y de la soberanía territorial en que se coloquen los puertos y radas como una dependencia; tanto que respecto de tales puertos y radas hay reunidos á un mismo tiempo el derecho de propiedad y el derecho de imperio. Aun suponiendo que un Estado quisiese y no pudiese hacer uso de un puerto ó rada de su territorio, otro Estado no podría apoderarse de tal puerto ó rada, alegando el derecho de primer ocupante; por que la ocupación no es ciertamente un modo de adquirir el dominio, sino de las cosas que no pertenecen á ninguno. Por tanto, la nación dueña de un puerto ó rada puede á su entero arbitrio declararlos cerrados, abiertos ó francos, estableciendo leyes fiscales, concediendo exenciones, y ejerciendo todos estos derechos en la extensión que mejor le plazca, siendo á su beneficio ó perjuicio particular el efecto que de tales medidas resulta. Debe observarse que regularmente esas prohibiciones ó permisos deben tener un carácter general y común para todas las naciones. No hay duda que el Estado á que pertenece la soberanía es muy libre para ordenar y establecer otra cosa; pero excluir caprichosamente y sin particulares razones á los buques mercantes de tal ó

tadas en las hojas de servicio por los jefes de los cuerpos, amonestando y corrigiendo á los faltistas; y el jefe que así no lo hiciere, será castigado con la pérdida del empleo, para lo que los inspectores respectivos darán el aviso al general del Ejército, á fin de que se instruya el proceso y sea juzgado el jefe en consejo de guerra de oficiales generales." [Tomo 3º pág. 515].—Anotando estos artículos dije en la pág. 515 de mi tomo 3º lo siguiente: "Siendo graves, á mi juicio las penas de pérdidas de empleo y de no poder volver á servir de oficial, sino después de dos años de enmienda, según declara el art. 77 también antes trascrito, parece que atento el espíritu de la Orden de 20 de Agosto de 1771 (ant. pág. 397), no deberían imponerse esas

cual nación, de las franquicias concedidas á las demás, ó imponerle condiciones más onerosas, tal vez dá ocasión á legítimas quejas, exponiéndose por lo menos á medidas de retorsión. La regla de derecho internacional en el caso es, que "los puertos abiertos al comercio extranjero, lo están para los buques mercantes de todas las potencias con las cuales no existe hostilidad ó diferencia;" y no se puede prohibir á un buque de nación amiga despachado en regla, la entrada en los puertos de la República, sin hacer una ofensa notoria á dicha nación.—Lo dicho sobre buques mercantes debe aplicarse también á los buques de guerra, salvo siempre lo que esté expresamente estipulado en los tratados con naciones amigas. (Wheaton, Ob. cit., Part. 1, cap. 2, § 10). Sobre este particular existe un Tratado antiguo entre Francia y Dinamarca, [el de 14 de Febrero de 1663 renovado en 10 de Julio de 1813], cuyo art. 30 suele ser mirado como la regla fundamental en estos casos, ú otros idénticos, en que no habiendo texto expreso, se acude al derecho consuetudinario. Dicho artículo establece lo que sigue: "Los buques de guerra de uno de los reyes tendrán libertad de entrar en las abras, puertos y radas del otro, permaneciendo anclados todo el tiempo que les pareciere bien, y sin estar sujetos á visita, bien entendido que no se demorarán allí más tiempo del necesario, sin dar lugar á que su demora cause sospechas á las autoridades locales, á quienes los capitanes de buque deberán manifestar en todo caso la causa de su arribo y permanencia." Ese principio lo ha estipulado México con las diversas potencias con quienes ha celebrado tratados, señaladamente en el artículo 2 del celebrado con la Gran Bretaña, y publicado como ley nacional de 25 de Octubre de 1827; (hoy insubsistente) y la costumbre internacional, como se ha dicho, es la que se funda en ese principio. Si tal principio no se guardase por parte de la autoridad local, porque faltase estipulación expresa en los Tratados, el Jefe ó Comandante de una escuadra debería protestar en forma por no admitirse en puerto amigo; sin embargo, hay circunstancias en que puede rehusarse licitamente la entrada en un puerto á una escuadra numerosa, porque la prudencia aconseja algunas veces obrar de esta suerte; pero en todo caso, un Estado tiene el clarísimo derecho de oponerse á la estación permanente en sus puertos de una numerosa escuadra extranjera, porque hasta cierto punto sería eso una especie de amago incesante á la independencia de un país. En el año de 1821 permaneció detenida enfrente del puerto de la Habana una escuadra francesa, porque á las autoridades de la Plaza pareció inconveniente recibir cerca de ella aquella fuerza imponente. Las dificultades suscitadas se allanaron con las explicaciones satisfactorias que dió el Almirante Jurien, y la escuadra ancló sin contratiempo en dicho puerto.—Por vía de excepción al ejercicio del pleno derecho de propiedad que un Estado tiene sobre sus puertos y radas, se ha hablado del caso de necesidad en que pudiera hallarse un buque extranjero de entrar en un puerto, á pesar de las prohibiciones existentes. En efecto, suelen presentarse casos en que el ejercicio de ese derecho llevado hasta una indebida exajeración,

penas, sino por el Jurado, que ha reemplazado al Consejo de oficiales generales, al que estaba cometido por la misma Orden la imposición de penas graves."—Sin embargo, preciso es confesar, que habiendo en el enjuiciamiento prevenido por el preinserto art. 78, mayores garantías que en el del art. 38, y estando aquel en el caso de éste [esto es, fuera de las prescripciones de la ley de Jurados de 19 de Enero de 1869, que no tocó á los Consejos disciplinarios]; por más que el procedimiento prevenido por la Orden de 1771 fuera más liberal y tranquilizador, el hecho es, que vino á tierra por las prescripciones de la ley de 12 de Febrero de 1857, que debe observarse de preferencia á la misma Orden; por manera que, no será el Jurado quien

puede llegar á ser contrario al esencial destino de los mares y á la seguridad de las comunicaciones de pueblo á pueblo. Una *arribada forzosa* á un puerto por causa de temporal, avería ú otra desgracia marítima, se funda en una fuerza mayor, en una imperiosa necesidad; y la nación que rehúsa-se abrigo en sus puertos á un buque en desgracia, merecería el dictado de bárbara; así es que la costumbre y los tratados reconocen ese derecho fundado en la necesidad, para entrar hasta en puertos cerrados á buques extranjeros. No es decir que en ello alguna vez no pudiera haber abuso; pero toca con derecho á la autoridad nacional el cuidado discreto de evitar semejante abuso. Supuesto ese derecho, el Código de Comercio de México de 16 de Mayo de 1854. [dado también por Santa-Anna y echado á tierra por el artículo 77 de la ley de 23 de Noviembre de 1855] al establecer la forma de calificar los motivos porque puede hacerse la arribada, y fijar los casos en que resulta alguna responsabilidad de verificarla, á la vez que previene no se haga descarga ni venta de los efectos averiados, sino por necesidad, y con autorización del Tribunal de Comercio del puerto, establece que si éste es extranjero, se recabe la misma autorización del cónsul mexicano que en él haya. [Véanse las disposiciones de las páginas 416 y siguientes].—En la misma categoría de los *Puertos* y de las *Radas* se deben colocar los *Golfos*, las *Bahías* y todas las *Abras* á que dan forma las costas del territorio de un mismo Estado "no excediendo en su anchura de dos tiros de cañón, pudiendo dominarse en su entrada por la artillería, y defendiéndose por islas, cayos, bancos ó arrecifes:" en todos estos casos es cierto efectivamente que esos golfos, abras y bahías se hallan en el dominio y la posesión, y por lo tanto se pueden y deben aplicar al caso las razones que se alegan respecto de los *Puertos* y de las *Radas*.—Los *Estrechos*, dice Rayneval (*Instit. de Der. nat. y de Gent.* lib. 2, cap. 9), "son unos pasos para comunicar los mares unos con otros. Si el uso de los mares es libre, debe serlo también la comunicación, porque de otro modo la libertad de estos mares sería una quimera." Para atribuir la propiedad de un Estrecho á la nación dueña de las costas que le forman, no basta decir aquí que realmente y de facto se encuentra en poder de esta nación que tiene los medios de dominarlo ú otra fuerza, y que se halla en posesión. Ciertamente el obstáculo material que impide la propiedad de una nación no existiría en el caso; pero el obstáculo moral, la facultad esencial é inviolable que los pueblos tienen para comunicarse entre sí, aparecería allí de bulto y descollando. Si v. g., el Estrecho de Gibraltar fuese tan angosto, que apenas diese entrada á un solo buque, no por eso sería menos libre, puesto que el Mediterráneo, aunque sea un mar particular, está libre como la inmensidad del Océano. Es de observarse sin embargo, que si bien el derecho de propiedad y el soberano imperio no pueden existir en los Estrechos por más angostos que se les suponga, puede el derecho internacional reconocer y aceptar ciertos derechos menos extensos. Cuando v. g., un Estrecho es de tal conformación, que no puede cruzarse sin que los buques

tenga en el caso la competencia que creí que le correspondía, cuando con festinación escribí la nota de las páginas. 515 y 516 de mi tomo 3º, y así lo he rectificado oportunamente en las lecciones orales de la *clase* de mi cargo.—Debe también tenerse presente que no existen directores de armas especiales; y que el parte al inspector respectivo, se dará al departamento de Estado mayor, según lo dicho en las anteriores páginas.

74.—Existen, además, en el fuero de guerra, Superiores del militar delincuente y Juntas ó Consejos de honor, autorizados para imponerle correcciones administrativamente y sin forma de juicio; pero reservo tratar este punto con más oportunidad adelante; pues por ahora, habiéndome ya vis-

se vean en el caso de pasar á tiro de cañón de las costas ó bajo de la artillería de las fortalezas en ellas situadas, no se podría en justicia negar al soberano de estas costas el derecho de vigilarlas por su propia seguridad, de cuidar de la navegación, y de establecer algunos impuestos para fanales, valizas, prácticos, etc. Todo esto suele extipularse en los tratados de navegación y comercio para mayor claridad y evitar dudas y diferencias que no dejan de suscitarse con cualquier pretexto, mayormente cuando se trata una cuestión entre potencias fuertes y otras que lo son menos.—Los *mares particulares é interiores*, si están totalmente enclavados dentro del territorio de una nación, es fuera de duda que son parte integrante suya, y ya no se les reputa necesarios para formar el lazo de comunicación entre diversos pueblos, puesto que solo podrán servir para las usuales relaciones entre los habitantes de una misma nación. Por tanto no existe ni una sola causa de las que pudieran servir de obstáculo á la *propiedad é imperio de los mares*. Luego en este caso *tales mares interiores están en el dominio de la nación que los posee*; mas lo dicho no procede desde que son diversos los Estados que poseen las costas de aquellos mares, puesto que ninguno de ellos podría llamarse propietario y exclusivo soberano de tales mares.—El *Golfo de México* es un vasto mar interior; pero si pudiese llamarse enclavado teniendo como tiene una inmensa parte de sus costas pertenecientes á la nación mexicana, ésta no sería, sin embargo, su propietaria, porque parte de las costas pertenece también á los Estados Unidos del Norte. Hubo un tiempo en que la República de Venecia pretendió el dominio exclusivo del Mar Adriático, y es muy conocida en la historia la célebre ceremonia en que el Dux arrojaba su anillo al mar desde el navío *Bucentauro* usando de la fórmula sacramental *Desponsamus te mare in signo veri et perpetui domini*; pero este pretendido dominio, solo ha dado margen á algunas disputas de escuela y el Austria, que fué dueña de Venecia, jamás hizo valer para nada la ceremonia del *Bucentauro* [y esta conducta ha seguido Víctor Manuel, rey de Italia]. Varias convenciones diplomáticas han arreglado, para evitar diferencias, el paso por el Bósforo, los Dardanelos y otros mares y estrechos de mayor ó menor importancia. Sobre esta interesante materia se puede consultar á casi todos los publicistas.—La seguridad de un Estado y la imprescindible necesidad que tiene de cuidar de su propia defensa, le dan derecho de arreglar á su arbitrio la entrada de los extranjeros en su propio territorio. Este es un principio generalmente reconocido. Ahora bien; las fronteras marítimas son naturalmente más susceptibles que las terrestres de un ataque imprevisto y de una invasión inesperada: además, el contrabando y el comercio clandestino, pueden organizarse fácilmente en ellas, sirviendo de base al que se haga en el interior del país. Estas razones bastan por sí solas á fundar el derecho de una nación para extender su vigilancia activa no solo sobre los buques que entran en sus puertos, sino también sobre los que se acercan á cualquier punto de las costas.—MAR TERRITORIAL, LÍNEA DE RESPETO EN