

litos ó faltas que se cometan por militar contra militar fuera del expresado recinto, siempre que tengan el requisito de "violar á la vez ó sea simultaneamente tanto las leyes generales ó comunes obligatorias para toda persona, como las del fuero de guerra á que solo están sujetos los militares," sea que tal violacion se verifique en actos del servicio militar, ó fuera de toda clase de fatiga de éste, segun manifesté en las ants. págs. 498 á 501, suponiendo un caso de insubordinacion ó irrespetuosidad fuera de dicho servicio; y sin embargo, en mi humilde opinion, sujeto al fuero de guerra, atenta la prescripcion textual del preinserto art. 13 de la Constitucion, sobre subsistencia del fuero repetido para los delitos y faltas, sin distincion

ce á los Juzgados de Distrito, el art. 143 de la Constitucion citada de 1824, dice: "Habrá un Juzgado de Distrito servido por un Juez letrado en que se conocerá sin apelacion de todas las causas civiles en que esté interesado la Federacion, y cuyo valor no exceda de quinientos pesos, y en 1ª instancia de todos los casos en que deban conocer en 2ª los Tribunales de Circuito" [Allí, pág. 226].—A esta declaracion habrá de agregarse la especial sobre juicios de amparo [cuya segunda ó última instancia corresponde á la Corte y no á los Tribunales de Circuito, como ya queda visto]; pues la repetida ley de 19 de Enero, publicada en 20 del mismo, de 1869, dice en su artículo 3º: "Es Juez de 1ª instancia el de Distrito de la demarcacion en que se ejecute ó trate de ejecutarse la ley ó acto que motive el recurso de amparo...." (Tomo 3º, pág. 159).—Por último, como consecuencias de estas declaraciones, ya hemos visto en las anteriores páginas 346 á 478, sobre los casos en que debe oirse al Ministerio fiscal de la Federacion, de cuales otros particulares precisados por declaraciones especiales deberán por lo propio conocer los Tribunales de aquella; y para complemento de esta materia, retrocedamos al párrafo Sexto del artículo 137 de la Carta de 24, que quedó pendiente de explicaciones [anterior página 514], si bien ya cuenta con las relativas á la graduacion ó sea á las instancias correspondientes á la Corte y Tribunales de Circuito y de Distrito en los casos que menciona.

§ 18º CAUSAS DE ALMIRANTAZGO. Escas son las primeras que precisa el repetido párrafo "Sexto," y que tambien expresa la fraccion II del artículo 97 de la Carta de 1857, denominándolas "controversias que versen sobre derecho marítimo" [página 510]. Como expuse en la cit. Parte 2ª de mi tomo 2º, página 150, en la legislacion española que regia al expedirse la Constitucion de 1824 y la ley de 14 de Febrero de 1826, el Almirantazgo fué el Tribunal Supremo que conocia de las causas y negocios del fuero de marina, segun los Decretos de 25 de Junio de 1814 y 28 de Julio de 1815, cuyo Tribunal fué suprimido por Decreto de 22 de Diciembre de 1818, restableciéndose las prevenciones de la Ordenanza de la Armada de 1793, y funcionando desde entonces el Supremo Consejo de la guerra con la jurisdiccion de marina.—En las antecedentes páginas 416 á 448, al tratar de la arribada forzosa, echazon, naufragio, avería y pesca, se hizo mérito de las declaraciones de la Ordenanza de matrículas y de otras Disposiciones relativas sobre la antigua competencia de la jurisdiccion militar de marina. Conforme á las mismas, al *Trat. VI, tit. V de la Ordenanza de la Armada*, al artículo 556 de la de Arsenales, y á la de Corso de 20 de Junio de 1801, los Prácticos, y entre éstos D. Joaquin de Escriche y D. José de Vicente y Caravantes, enseñan: que la jurisdiccion del Almirantazgo, teniendo por objeto los intereses nacionales en el comercio exterior, en la seguridad de los mares, aguas navegables y costas pertenecientes á la Nacion, así como los intereses especiales de la marina y de las personas que gozaban del fuero de ésta, tuvo sometidos á su jurisdiccion: 1º El conocimiento de las causas civiles y criminales de los mismos aforados, con algunas excepciones,

de tiempos ni circunstancias, "que tengan exacta conexion con la disciplina militar," (página 487), sea en el servicio ó fuera de él, en punto militar ó en otro.—PLAZAS, PUNTOS MILITARES. Parece que sobre éstos, será oportuno tener presente, que la Providencia de 9 de Diciembre de 1836 [inserta en la anterior página 25] declaró: que la Plaza mayor de la capital (llamada "Plaza de la Constitucion") es plaza de armas; y que la Orden de 3 de Setiembre de 1849 declaró igualmente "punto militar, toda la manzana que ocupa el Palacio del Gobierno federal."

81.—DELITOS MIXTOS: CUÁLES SON. Las anteriores reglas del art. 13 de la Constitucion y del art. 1º de la ley de 15 de Setiembre (págs. 487 y 496),

que no menciono porque ni existe el fuero especial de marina [página 514] ni hay fuero en materia civil (página 488)—2º El conocimiento sobre arribadas, pérdidas de embarcaciones, ó cargas y naufragios en las costas y puertos nacionales, debiendo esto entenderse respecto de la "averiguacion del hecho y conveniente declaracion de culpabilidad ó inculpabilidad en dichos asuntos," puesto que pueden provenir de ignorancia, negligencia ó malicia del capitán ó patron; mas despues de este procedimiento preliminar de los Juzgados de Marina, tocaba conocer á las Juntas y Tribunales de comercio, de la parte puramente mercantil de estos negocios, como es el cálculo y aplicacion de lo que cada interesado hubiera de percibir y que le correspondiese, y sobre todo, lo relativo á contratos de pérdidas y ganancias que para estos casos suelen celebrarse, por ser todo esto puramente mercantil; sobre cuya materia ya quedó expuesto lo conveniente en las anteriores págs. 416 á 439.—3º El conocimiento de todo lo relativo á la pesca hecha en el mar ó sus orillas, en los puertos, abras, y en otros puntos bañados por la agua salada y con comunicacion con la mar; sobre lo que ya se habló en las ant. págs. 439 á 443.—4º El conocimiento de ocultaciones y robos en los naufragios y echazones, cuyo punto quedó aclarado en las págs. 256 y 424 á 431.—5º El conocimiento de todo lo relativo á la seguridad, limpieza de puertos, balizas, linternas ó faros, varaderos, muelles y demas materias de policía; la que sigue encomendada al capitán de puerto y no á la autoridad judicial, como puede verse en la Prev. 15ª de la Circular de 16 de Agosto de 1830, que anotada corre adelante.—6º Todo lo relativo á robo á bordo de bajeles de la Armada, y de efectos y pertrechos en los mismos ó en los Arsenales.—Sobre estos delitos se expuso ya la legislacion española en las ants. págs. 252 á 256, y respecto á la competencia, ocurrase á los *Apuntes* de arriba sobre fuero militar, en donde constan las prescripciones del artículo 13 constitucional y de la ley de 15 de Setiembre de 1857.—7º El conocimiento de todo lo relativo á la legitimidad del comercio marítimo de altura ó cabotaje de los buques nacionales, mediante la perfecta adquisicion de éstos, y del derecho de usar de la bandera del país por haber llenado los requisitos prevenidos por las leyes.—8º El conocimiento de todo delito cometido á bordo de los bajeles de la Armada nacional, ó de las embarcaciones mercantes del país ó extranjeras en alta mar, costas ó puertos; y 9º Todo lo relativo á captura de buques en los mares ó aguas territoriales por contrabando, ó á presas conducidas ó remitidas á los puertos nacionales, por piratería ó infraccion de las leyes navales.—Por la relacion anterior aparece claro que el párrafo sexto de la fraccion V del artículo 137 de la Constitucion de 1824 (pág. 514) y el ART 142 de la misma Carta [pág. 517] al declarar sometidos á la jurisdiccion de los Tribunales federales los casos de almirantazgo, presas, crímenes cometidos en alta mar, etc., no estimaron éstos como no comprendidos en las causas de almirantazgo, sino que los precisaron como ejemplos relativos á éstas; pe-

con las explicaciones relativas á disciplina militar y subordinación [págs. 489 á 495] podrán facilitar el conocimiento de los delitos mixtos, que es preciso repetir, que son: todos aquellos por cuya comision quedan simultáneamente ofendidas las leyes comunes ú ordinarias y las leyes especiales militares relativas precisamente á la disciplina militar, sea que tal ofensa se cause en el ejercicio de las funciones militares propias tan solo del servicio del Ejército ó con abuso de ellas, como por ejemplo, si un cabo de guardia al recibir al Jefe de día y acercarle el fusil al pecho, mientras es reconocido, dispara esta arma y le mata (*parte primera del preinserto § 3º*); sea que la ofensa á la vez á dichas leyes se cause sin ejercicio alguno ni abu-

ro sea de esto lo que fuere, paso á ocuparme de los puntos pendientes en la misma relacion.

PUNTO 1º LEGITIMIDAD DE LA BANDERA NACIONAL Y DEL COMERCIO MARÍTIMO NACIONAL. Sobre ésta existe una pequeña coleccion de Disposiciones dictadas desde 1825 á 1830, la que el Gobierno mandó circular á las Capitanías de puerto y Comandancias de marina: la misma que insertó en la Parte 3ª del tomo 2º de mi "Nuevo Código de la Reforma," con otras varias Disposiciones relativas [respecto á todas las cuales citaré las páginas en donde corren]: la propia que en su mayor parte ostenta D. Jacinto Pallares en las págs. 663 y siguientes de su plagiato, sin decir de dónde la tomó; y por fin, la que desde luego paso á insertar con las observaciones que me ocurran.

1ª Orden de 26 de Enero de 1825. COMERCIO DE CABOTAJE.—"Atento el Supremo Gobierno á precaver los perjuicios que están sufriendo los buques nacionales de cabotaje, así como los armadores de esta especie de industria tan favorable á la riqueza pública, por el abuso escandaloso de ocuparse los extranjeros en esta misma clase de tráfico, particularmente en el mar del Sur, ha resuelto S. E. prohibirlo absolutamente á todos los buques extranjeros sin ninguna excepcion, y que únicamente puedan hacerlo los mexicanos en la forma y método que les convinieren, á manera que exclusivamente lo disfrutaran los nacionales en todas partes, y lo exigen el derecho comun y el progresivo incremento del comercio de la República. Comunicó á vd. de Orden superior para su exacta observancia y circulacion á los respectivos Capitanes de puerto.—Dios y libertad.—México, 26 de Enero de 1825.—Gómez Pedraza.—A los Comandantes de marina de ámbos departamentos" [Extractada en la citada Parte 2ª, pág. 803].—El Reglamento de Aduanas marítimas de 22 de Diciembre de 1849 en su artículo 108 permitió la conduccion de efectos extranjeros de un puerto á otro de la República.—El Decreto de 31 de Enero de 1855 derogó el mismo artículo 108 y los demas relativos del propio Reglamento.—El Decreto de 14 de Junio de 1855 derogó el anterior, declarando que los efectos importados en Guaymas y La Paz, no se considerarian nacionalizados para la indicada traslacion de un puerto á otro.—El Decreto de 2 de Noviembre de 1855 derogó en todas sus partes el de 31 de Enero de 1855 y el de 14 de Junio del mismo año en la parte relativa á Guaymas y La Paz, permitiendo el tráfico de cabotaje de efectos extranjeros [Parte 3ª de mi tomo 2º, pág. 817].—El Decreto de 8 de Enero de 1857 en su artículo 6º no entendido por D. Jacinto Pallares, exige patente para todo buque de cabotaje de 40 toneladas para arriba [Allí, pág. 817].—La Circular de 26 de Octubre de 1869, declaró, no deberse cobrar derechos de pilotaje ni anclaje á los buques nacionales dedicados al comercio de cabotaje [Allí, pág. 820].—El Arancel de 1º de Enero de 1872, declara: que "no podrán dedicarse al expresado tráfico sin haber concluído su total descarga en el puerto ó puertos á que hayan venido destinados, los buques nacionales sean de vela ó de vapor, pro-

de las funciones oficiales del mismo servicio, por solas las circunstancias de verificarse el delito entre militares y dentro del recinto de cualquier punto militar; v. gr., si hallándose en el calabozo criminal de su cuartel, ó francos y en descanso en su cuadra dos soldados razos riñen y se hieren, ó el uno dá al otro la muerte (*parte segunda del mismo §*); ó sea, por fin, que la infraccion de la ley comun y de la militar, á la vez, tenga su verificativo sin ejercicio ni abuso de funciones del servicio y sin violacion del recinto de punto militar, sino en localidad sin este carácter, como, por ejemplo, si encontrándose de tránsito en la calle un simple oficial y un jefe, en vez de ceder aquel á éste la banqueta, lo arroja abajo de la misma

codentes de puertos extranjeros que conduzcan mercancías á uno de los de la República;" ART. 12: que el expresado tráfico no puede hacerse más que por los buques nacionales; ART. 13; y que estos buques quedan exentos de todos los derechos de puerto, pagando solo el de practicaje cuando pidan práctico; ART. 14.—El Reglamento de Aduanas marítimas y fronteras de 1º de Enero de 1872, declara tambien, que el comercio de cabotaje es exclusivo de los buques nacionales, y hace sobre él diversas prevenciones; ART. 135 á 157.—La Resolucion de 4 de Abril de 1872 declaró: que no pertenece al Erario federal el dos por ciento sobre el valor de factura de efectos nacionales ó nacionalizados que se importen en Aduanas de cabotaje.—La Resol. de 16 de Noviembre de 1872, dice así:—"Secretaría de Hacienda, etc.—Seccion 1ª.—Se ha hecho cargo el presidente interino de la República de cuanto vd. manifiesta en el oficio que dirigió á esta Secretaría, con fecha 17 de Julio último, relativamente á los inconvenientes que en la práctica se presentaban para el cumplimiento de las prescripciones del nuevo arancel, en lo referente á la expedicion de documentos para internacion de mercancías y tráfico de cabotaje, así como para llevar la cuenta de procedencias; y como resultado de cuanto vd. expresa, ha tenido á bien resolver se le diga que no apareciendo diferencia alguna notable entre lo establecido anteriormente al nuevo arancel que se considera como una alteracion á la práctica seguida sobre expedicion de documentos que cubran los efectos en su internacion, por agua y tierra; debe seguir en los términos prevenidos con solo la variacion de que tratándose de los que se expidan para amparar mercancías cuyo valor no exceda de 106 pesos, se observe lo que se practicaba respecto de los antiguos pases, es decir, que no se exija la presentacion por duplicado del pedimento, y que éste se extienda en papel sellado de á cinco centavos. Respecto de la cuenta de procedencias, el mismo presidente ordena que por ningun motivo deje de llevarse como se ha prevenido. Independencia y Libertad. México, Noviembre 16 de 1872.—Mejía.—Ciudadano administrador de la aduana marítima de Veracruz (Diario núm. 328 de 23 de Noviembre de 1872).—La Circ. de 22 de Noviembre de 1872 se expresa así:—"Secretaría de Estado y del despacho de Hacienda y Crédito público.—Seccion 1ª.—Circular.—Estando encomendada á las Aduanas de altura por el capítulo 1º del reglamento vigente la sobre vigilancia directa de las de cabotaje que les están subalternadas, y siendo conveniente para que ella tenga todo el lleno debido, que la remision de los documentos y demas noticias que deben hacer las segundas á esta Secretaría, conforme se ordena en el artículo 155 del citado reglamento, se haga por conducto de las primeras; el Presidente interino de la República ha tenido á bien disponer, que así se entienda el mencionado art. 155.—Independencia y Libertad. México, Noviembre 22 de 1872.—Mejía.—Ciudadano Administrador de la Aduana de..."—[Diario oficial, núm. 332 de 27 de Noviembre de 1872].—El tráfico de escala y cabotaje se ha considerado en general por las Naciones como propio exclusivamente de los

con violencia, manifestándole que no le guarda las atenciones y respetos prevenidos por la Ordenanza, porque es un superior improvisado y cobarde indigno de su empleo, lo que está dispuesto á sostenerle en un duelo formal [ART. 13 constitucional y parte 1ª del citado § 3º]. El homicidio aleroso del Jefe de día en un acto del servicio; la riña, heridas y homicidio del soldado, fuera del mismo servicio, pero dentro del recinto del cuartel; y la desatencion, insulto, insubordinacion, violencia y desafío del subalterno al superior, fuera de toda funcion oficial y del recinto de punto militar, inconcusamente sen delitos por los que quedaron violadas las leyes generales que castigan el homicidio, la riña, las lesiones, injurias, violencias y

Nacionales y fué por eso que en los tratados de amistad, navegacion y comercio con la República Norte Americana y con la Confederacion Norte Alemana y el Zollverein, publicados por ley en 1º de Diciembre de 1832 y 27 de Agosto de 1870, al estipularse por el art. 3º del primero y art. 2º del segundo, la libertad, franquicia y seguridad para entrar los CC. de México y de las Naciones expresadas respectivamente, con sus buques á toda plaza, puerto ó rio á donde se permita entrar á los extranjeros, y hacer el comercio en general, gozando de toda proteccion, sin pagar otros derechos ó impuestos, que los que paguen las Naciones más favorecidas; pero "con sujecion siempre á las leyes, usos y estatutos ó reglamentos de las partes contratantes respectivamente;" se tuvo cuidado de declarar: que "la libertad de entrar y descargar los buques de las mismas Naciones, no se entenderá que autoriza el comercio de escala y cabotaje, permitido solamente á los buques nacionales."—A pesar de las disposiciones preinsertas, la *Circ. de 2 de Junio de 1875*, refiriéndose á las de 3 y 23 de Diciembre de 1872, que no existen en la Coleccion respectiva, echó por tierra las mismas anteriores benéficas declaraciones, en estos términos:—"Secretaría de Estado y del despacho de Hacienda y Crédito público.—Sec. 1ª—Departamento de Ajustes.—Circ. N.º 25.—Habiéndose suscitado algunas dudas respecto á las determinaciones de esta Secretaría de 3 y 23 de Diciembre de 1872, que permitieron que buques extranjeros de vela ó de vapor hagan el comercio de cabotaje de uno á otro puerto de la República, siempre que no haya buques nacionales que puedan hacer ese tráfico; el Presidente ha tenido á bien acordar que las Aduanas observen las disposiciones siguientes:—1ª Cuando haya buques nacionales que hagan el comercio de cabotaje, no será permitido á los buques extranjeros hacer ese tráfico.—2ª Cuando no haya buques nacionales se permitirá que el tráfico de cabotaje se haga por buques extranjeros de vela ó de vapor.—3ª Cuando la cantidad de mercancías que haya dispuesta para embarcarse de un puerto á otro de la República sea tan pequeña, que no baste á cargar un buque nacional, se permitirá que se embarque en vapor extranjero.—4ª El hecho de que un buque extranjero llegue á un puerto de la República trayendo efectos nacionales despachados de otro puerto nacional, no someterá al buque ni á las mercancías á ninguna pena, pues si hubiese alguna irregularidad en el despacho, será responsable de ella el Administrador de la Aduana en donde se despachó el buque.—Lo comunico á vd. para su inteligencia y efectos correspondientes.—Independencia y Libertad. México, Junio 2 de 1875.—Mejía.—C. Administrador de la Aduana marítima de....."—[Diario núm. 156 de 5 de Junio de 1875].—Por fin, sobre la clase de *estampilla* ó timbre que debe usarse para pedimentos de carga y descarga de buques de cabotaje, el citado arancel de 1872, art. 106, frac. 3ª 4ª y 9ª, concordes con los números 91 y 92 de la tarifa del art. 4º de la ley del timbre de 1º de Diciembre de 1874, exige *estampilla* por valor de dos pesos en pedimentos de carga y descarga de los buques de cabotaje, si su porte excede de 50 tonela-

duelos, así como las leyes del fuero de guerra relativas y tutelares de la disciplina militar, de la subordinacion y del respeto á los Jefes aun en actos extraños al servicio, conforme á los arts. 18 y 19, tít. VI, Trat. III de la Ordenanza del Ejército (página 499), y conforme á las expresadas doctrinas sobre disciplina y subordinacion (cit. págs. 489 á 495).—A pesar de los fundamentos en que acabo de basar mi antecedente sentir sobre delitos mixtos; teniendo presente á D. Senen Villanova, (observ. 3, cap. 3, núm. 3), que prestándo culto á la verdad *Errare humanum est*, no desconoce que "las resoluciones de una facultad que los más estudiosos Profesores pueden apenas verter con acierto y se abisman en el insondable espa-

das; no excediendo de éstas, la estampilla será de 50 centavos; y si salen en lastre, queda exento el pedimento del pago del derecho del timbre; y en los pedimentos de los comerciantes para trasporte de mercancías en el comercio de cabotaje, deberán usar estampillas por valor de 10 centavos en cada hoja de papel del tamaño comun.

2ª *Circular de 28 de Enero de 1826*, sobre CAPITANES DE PUERTO, dirigida á los Comandantes de Marina y Capitanes de puerto.—"El Presidente se ha servido disponer que los Capitanes de puerto de ámbas costas, que en propiedad ó comision desempeñen estos destinos, se consideren en todo lo relativo á sus funciones con la dependencia y subordinacion hácia los Comandantes de marina de su demarcacion que previene el tratado 5º, tít. 7º de la Ordenanza naval, entendiéndose directamente con los referidos Jefes en lo concerniente á navegacion ó incidencias, sin perjuicio de hacerlo directamente á este Ministerio (de la guerra) con los partes de noticias importantes, y de entrada y salida de buques, para cuyo cumplimiento se acompaña un ejemplar de la citada Ordenanza, de la cual se harán entrega los Capitanes de puerto que se sucedan.—Dios y Libertad. México, 23 de Enero de 1826.—G. Pedraza."—Véase adelante la *Prevision* 14ª de la Circular de 16 de Agosto de 1830 con las disposiciones que se citan en su nota.

3ª *Orden de 28 de Enero de 1826*. DOTACIONES, NATURALIZACION DE BUQUES. El Presidente se ha servido resolver, que todos los buques nacionales mercantes se doten precisamente con mexicanos en la clase de capitán, piloto, contra maestre y dos terceras partes de la tripulacion: asimismo que los individuos correspondientes á estas dotaciones sean de los inscriptos en las matrículas de mar de los Ayuntamientos: que se les recojan los títulos que tengan de cualquiera gobierno extranjero para desempeñar plazas facultativas á bordo de dichos buques, pues están facultados los Comandantes de Departamento de marina para expedirlos de nuevo ó en revalidacion á los nacionales enrolados en las matrículas y los extranjeros naturalizados con radicacion y vecindad conocida en la República. Del mismo modo dispone S. E., que para la *naturalizacion de todo buque de otra bandera* se tenga especial cuidado de que el vendedor sea el legítimo dueño, ó esté facultado para hacerlo; reconociéndose prolijamente los documentos y testigos que lo acrediten, para que por este medio se eviten los reclamos de Gobiernos ó Agentes extranjeros, y tal vez una piratería simulada. Ultimamente quiere S. E., que para asegurar cuanto sea posible la legitimidad del comercio nacional, y que los extranjeros no se aprovechen de la utilidad de nuestra bandera, y tráfico de *cabotaje*, se cuide escrupulosamente de que los compradores de esta clase de buques sean mexicanos por naturaleza ó vecindad, y de públicas proporciones en razon de los valores respectivos. Todo lo cual estando acorde con las Ordenanzas de marina vigentes, prevengo á vd. de órden superior, para su cumplimiento y circulacion á los Capitanes de puerto de la comprension de ese departa-

cio de especies, disposiciones, variedades y dificultades que la abruman, siendo los yerros en tanto escollo, de agigantada responsabilidad;" y persuadido, además, de que es verdad que no obstante "haber encanecido después de recorrer durante largos años la carrera de la magistratura como Juez de 1ª Instancia, Juez de Distrito, Magistrado de Tribunal de Circuito, Promotor Fiscal de la Federacion, Asesor militar, etc; y de desempeñar durante 6 ó 7 años (hoy 8) las cátedras de procedimientos judiciales, abstrayéndome de los negocios de mi profesion, para consagrarme al estudio concienzudo de las materias que enseño" [como dijo D. Jacinto Pallares en el núm. 384 de "El Porvenir" de 19 de Marzo de 1875], no hé podido

mento, bajo la más estrecha responsabilidad de su inobservancia en lo que le correspondiere.—Dios y Libertad: México 28 de Enero de 1826.—*G. Pedraza*.—A los Comandantes de marina de los departamentos." (Parte 3ª pág. 808.)—Los extranjeros no pueden tener la menor parte en embarcaciones nacionales, pena de confiscacion del buque con sus pertrechos y además la arbitraria, segun las circunstancias, arts. 5 y 6 del tít. 9º de la Ord. de matric. citados en la prevencion 16ª de la Orden de 16 de Agosto de 1830 [Parte 3ª pág. 812].—Véanse adelante la Orden de 30 de Noviembre de 1829 con sus notas y los artículos 1 y 2 del Decreto de 27 de Octubre de 1853.

4ª Orden de 30 de Noviembre de 1829. ENAJENACIONES, ABANDERAMIENTO Y PAPELES DE BUQUES.—"Siendo demasiado patentes los abusos que cometen varios armadores, dueños ó capitanes de buques mercantes, variando de bandera y propiedad siempre que conviene á sus intenciones personales ó especulaciones mercantiles, con detrimento de la riqueza pública; sabiéndose, además, que no son menores los que hay al proveerse de documentos para la navegacion nacional de las autoridades civiles de los puertos, eludiendo hacerlo de las de marina, como lo disponen las leyes navales, para que constando en los registros de las respectivas oficinas la matriculacion de los buques, no quepa fraude por parte de los extranjeros como se ha notado, usando por tan reprobado medio y el de las enajenaciones simuladas de los aprovechamientos exclusivos á los mexicanos, con perjuicio del Erario nacional; ha resuelto el Presidente, que circule vd. á todos los capitanes de puerto de la jurisdiccion de ese departamento, sin exceptuar á ningun habilitado para el comercio marítimo, las prevenciones siguientes:

"Primera. Todos los Capitanes de embarcaciones mercantes nacionales, en el término de un mes de circulada esta orden y que estén en surgideros de poderlo verificar, y de no, en el primer tiempo posible presentarán al Capitan de puerto de su respectiva matrícula el pasaporte de navegacion expedido por el Comandante de marina del departamento de la mar á que correspondan, á fin de que reconocidos si los tienen, ó provistos de ellos si les falta, puedan continuar sin inconveniente en su tráfico."

"Segunda. No siendo permitido por las leyes navales, vender ó cambiar en países extranjeros ni en el territorio de la República, á individuos de aquella naturaleza no nacionalizados embarcacion alguna, sino en casos fortuitos con intervencion, fuera de la República, de los enviados ó Cónsules nacionales, y en su defecto, proceder á una instruccion documentada que justifique la causa promovida ante las autoridades locales, y en los puertos de la República bajo la misma necesidad y asistencia de los funcionarios de marina, se ordena: que sin estos requisitos y casos fortuitos, no puedan los armadores, dueños, capitanes, ni ninguno proceder á la venta ó cambio de los buques mercantes nacionales, en países ni á súbditos extranjeros, de lo cual serán responsables los infractores conforme á las leyes; pudiendo, sí, hacerse á los nacionales en los puertos de la República,

"familiarizarme con el estudio del derecho en todas sus ramificaciones, ni me hé colocado en aptitud de profundizar la difícil ciencia de las leyes;" no puedo ménos que desconfiar de la opinion ántes asentada, consolándome la preinserta confesion de D. Jacinto, para el caso de que aquella sea errada, supuesto que no puedo ser responsable de un desacierto, para evitar el cual no han bastado mi Práctica, mi estudio concienzudo, ni el sacrificio del ejercicio de la Abogacia; pero si, como hasta ahora creo, es legal mi repetido sentir, entónces será indispensable desechar la garrulidad. con que, en vez de esos títulos, que me he guardado de presentar en abono de mis opiniones y que me ha reconocido D. Jacinto, se exhibe éste como Maestro

siempre y cuando á los dueños les acomode, previo formal aviso y entrega de patente á los capitanes de puerto para su habilitacion á favor del nuevo propietario."—Véanse la preinserta Orden de 26 de Enero de 1825 [anterior pág. 520] y la Prevencion 16 de la Circular de 16 de Agosto de 1830, anotada con las prescripciones relativas de la Ordenanza de matrículas de mar de 12 de Agosto de 1802 y Reglamento de 16 de Setiembre de 1871, artículos 60 y 61.—Como D. Jacinto Pallares, á pesar del atrevimiento ridículo con que se ha presentado al público como "Maestro ó Profesor, Tratadista completo, Refundidor cabal y útil Consultor," sin duda no se fijó en la citada Prevencion 16ª, ni conoce la predicha Ordenanza, ni ha leído con detencion el indicado Reglamento; hablando de la venta prohibida por la preinserta prevencion 2ª, dá esta prueba relevante de su crasa é inexcusable ignorancia, en la página 665 de su plagiato, en donde se expresa así: "las únicas leyes que hemos encontrado [sobre la expresada prohibicion] son la ley 6ª, tít. 10, lib. 17 de la Recop. ó sea Real Pragmática de 11 de Agosto de 1801."—Puede el improvisado "Profesor" ocurrir á la citada nota de la Prev. 16 de la Circular de 16 de Agosto de 1830; pero en pena de su ignorancia, recuerde su *Tractent fabriha, Fabri*, para aplicárselo.

"Tercera. Ningun buque nacional mercante podrá navegar, bajo la pena de decomiso, excepto los costaneros, sin estar provisto de la patente de navegacion firmada del Presidente, refrendada del Secretario de Estado del despacho de marina, y glosada al reverso por los Comandantes de los departamentos, cada una en su respectiva mar; debiéndose habilitar provisionalmente mientras se imprimen estos documentos á la mayor brevedad, con los pasaportes de que trata el artículo 18 del título 10 de la Ordenanza de matrículas para los de costa."—El citado ART. 18 dice: "Los barcos de tráfico costonero, que no hagan viajes de travesía ni salgan de los límites de su departamento, no necesitan de Real patente de navegacion, bastando que el Comandante militar de la marina del Partido les dé una licencia expresa concebida en estos términos.—"D. N. de N., Capitan de N. (ó Brigadier) de la Real Armada y Comandante militar de la provincia de N.—Concedo licencia al patron N. de la matrícula N. perteneciente á esta provincia de marina á mi mando, (ó de este puerto, siendo el de su capital), á fin de que con el laud (xábega, tartana, etc.), que gobierna y consta de los [tantos] hombres que á la vuelta se expresan, pueda traficar libremente por todas las costas y puertos de este Departamento desde [tal á tal, segun los límites que la Ordenanza señala á cada Departamento]: por tanto ordeno á los oficiales subalternos y demas dependientes de mi jurisdiccion, y á los demas recomiendo y pido que no le molesten ni estorben sin justa causa su libre ejercicio; sino que ántes bien le protejan y amporen, estando como está habilitado para ello con la presente licencia, que deberá valer por todo el año presente. (Fecha y firma entera).—"Estas licencias de los Comandantes militares, segun lo expresado en el anterior modelo, se renovararán

en la pág. 774 de su plagiato, pretendiendo aclarar las preinsertas reglas de la Constitución y ley de Setiembre, en términos tales, que por su palabrería bien merece que se le diga lo que el león de la fábula de Esopo á la rana, ántes de aplastarla por escandalosa. "Más corpulencia, ó ménos gritos."—En la citada pág. 774, embrollándose D. Jacinto con el recuerdo de "las leyes antiguas militares, que se ocupaban de delitos comunes como el de violacion de mujeres," nos dá explicaciones que en vez de aclarar las reglas sobre delitos mixtos, las minan por su base; pues allí nos dice: "Como las leyes que reglamentaban la disciplina militar estaban basadas en la existencia del fuero personal de los militares, se ocupaban muchas ve-

anualmente, se imprimirán por cuenta de la real Hacienda en la capital del Departamento ó en la de cada provincia, y se entregarán gratuitamente sin la menor exaccion."—En la actualidad aun los buques costaneros tienen necesidad de patente, teniendo de 40 toneladas para arriba, segun el Decreto de 8 de Enero de 1857, que corre adelante. Es, pues, extraño que D. Jacinto Pallares en la página 670 de su plagiato, asiente este error: "De lo expuesto se deduce que solo para el comercio de altura se necesita patente. . . . Y respecto del comercio de cabotage no se necesita patente, sino simple permiso del capitan de puerto, segun el artículo 8 de la ley de 8 de Enero de 1857."—No es cierto, como veremos adelante, que este artículo dice tal cosa, pues solo prohíbe á "los Comandantes de marina, Capitanes de puerto y cualquiera otra autoridad," expedir pasaportes para navegaciones de altura; y por otra parte, por el artículo 6º de la misma ley, declara, que todo buque de 40 toneladas para arriba deberá precisamente proveerse de la patente respectiva, ya sea que se ocupe de la navegacion de altura ó de la de cabotage; pero D. Jacinto parece que tiene la desgracia de no entender lo que lee, y por eso se atreve á enseñar como Maestro lo que no existe sino en su extraviada inteligencia de aprendiz. Véase adelante el artículo 4º del Decreto de 27 de Octubre de 1853 [anotado], que impone privacion de empleo al capitan de puerto, por la navegacion de altura sin formal patente.

"Cuarta. Todo Capitan de buque mercante extranjero, al arribo á nuestros puertos, surgideros ó costas, estará obligado á presentar á las autoridades de marina, y en su defecto á las locales de los mismos, para satisfacerse de la legitimidad de la bandera con que navega, procedencia y tripulacion, cuantos documentos, inclusa la patente de su gobierno, esten en uso; los mismos que en defecto del cónsul respectivo podrán mantener en sus oficinas dichas autoridades, hasta la salida del buque, ménos la patente que siempre se conservará á bordo en poder del Capitan, y en ella reconocerse si conviniere, á no ser que se versen motivos de sospechas fundadas por las que deba ser detenido: pues en este caso, prévias las providencias de solo seguridad, se recogerá dicho documento y demas relativos á la causa. El Capitan de buque, dueño ó armador que contraviniere á las cuatro prevenciones anteriores, y fuere hallado en nuestros puertos, será arrestado y sumariado con arreglo á las ordenanzas de marina, y puesto á disposicion de las autoridades que en su vista deban juzgarlo; sin perjuicio de comunicarse inestructivamente á este Ministerio lo ocurrido para la resolucion gubernativa que pueda convenir."—Comunicolo á vd. de orden de S. E. para los fines que se mencionan, recomendando vd. su observancia á los Capitanes de puerto del Distrito de ese departamento, y haciéndolos responsables cuando su celo no corresponda á los laudables objetos que se propone S. E. de su exacto cumplimiento. Dios y libertad. México, 30 de Noviembre de 1829.—Moctezuma.—A los Comandantes de marina de Veracruz y San Blas.—Es copia. México, Agosto 16 de 1830. J. Cacho."

ces de definir y castigar delitos comunes como fabricacion de moneda, y violencia á mujeres. Por este motivo puede dificultarse el saber si un delito por el solo hecho de ser castigado por ley especial militar ofende la disciplina militar, aunque en su esencia no sea sino delito comun, como el de fabricar moneda falsa en el interior de un cuartel. El criterio más seguro para saber si el delito comun ofende tambien la disciplina militar y adquiere por lo mismo el carácter de mixto, no debe, pues, establecerse por el hecho de que un delito esté definido en las leyes militares, pues repetimos que éstas estaban basadas en la existencia del fuero personal; sino que en caso de duda debe investigarse si el delito comun cometido por militar fué cometido

[Parte 3ª pág. 809].—PAPELES.—La Ordenanza de matriculas de mar en el título X trae las siguientes declaraciones:—"ART. 9. En las [embarcaciones] de tráfico y en las de Corso y mercancía, además de la Patente Real, deberá llevar el Capitan ó Patron para su salvo conducto, la escritura de pertenencia, contratos de fletamento, conocimientos de su carga, lista de pasajeros, si fueran muchos, y el rol de su tripulacion con la nota de los que se trasportasen siendo pocos, firmada una y otra por el Comandante de la Provincia ó Ayudante del Distrito."—"ART. 23. Ninguna embarcacion de tráfico de alta mar ó de costa ha de navegar sin rol ó lista de su tripulacion, expresandose de cada individuo el Trozo, Partido y Tercio á que corresponda, la clase en que sirve, firmándola el Comandante del Partido ó Ayudante del Distrito, para entregarla al Capitan ó Patron que deba de responder de ella, como del paradero de los individuos de su dotacion; y por tanto los Comandantes de mis escuadras y bajeles y cualquiera otros que en la mar ó en los surgideros hallasen alguna nave española sin la expresada lista, la detendrán y embargarán inmediatamente, dando parte al Comandante ó Ayudante del Ancladero que tomase, ó en que estuviere, no siendo la capital del departamento, en el que lo participará al Capitan general de él, para que éste, por medio del Comandante principal, providencie el castigo segun resultase de la indagacion."—"24. En la formacion de estas listas procederán los Jefes militares dejando entera libertad á los capitanes ó patrones, no solo en el número de plazas, sino tambien en la calidad de la gente en cualquiera de sus clases, con tal que sea matriculada, comprobándola por las revistas que pasan por sí ó por sus segundos Ayudantes, cuidando mucho de que en esta operacion no se ocasiona molestia ni atrazo á las expediciones de los buques mercantes, bien sea para viajes de Indias ó de Europa: si en las revistas se hallase alguna persona no comprendida en la lista de su equipage, en la que deben contar por nota los pasajeros que legítimamente se conduzcan, de unas á otras partes, ó se encontrase alguno de estos sin el debido pasaporte ó licencia, será arrestado en uno y otro caso hasta averiguar los motivos de su conducta; y el capitan ó Patron cómplice en esta falta sufrirá la pena impuesta á este delito." (Ya no hay necesidad de pasaporte) pues "todo hombre tiene derecho para entrar y salir de la República, viajar por su Territorio y mudar de residencia, sin necesidad de carta de seguridad, pasaporte, salvo conducto ú otro requisito semejante," segun declara el artículo 11 de la Constitución federal de 5 de Febrero de 1857 [corriente en la página 813 de la Parte 2ª del tomo 2º de mi "Nuevo Código de la Reforma"].—Sin embargo, como á la sombra de tan absoluta declaracion podría guarecerse el desertor del Ejército, el prófugo de la Justicia y otros malhechores, el mismo art. 11 agrega: "El ejercicio de este derecho no perjudica las legítimas facultades de la autoridad judicial ó administrativa, en los casos de responsabilidad civil ó criminal" (Véanse las ant. págs. 129 á 133 sobre necesidad de pasaportes para militares y paralas monjas exclaues-

POR MEDIO DE FUNCIONES MILITARES, es decir, si se valió de ellas el culpable para poder cometer delito, abusando de sus funciones ó de los servicios que los reglamentos y leyes militares le encomiendan. En este caso el delito es mixto." El autor de las ants. líneas, "sin canas, sin servicio alguno en la Magistratura y Judicatura, sin larga ni corta Práctica, sin estudio concienzudo, sin sacrificar el ejercicio de la Abogacia," y con otros *sin*, que no es preciso determinar, porque la notoriedad releva de prueba, parece que ha creído haber profundizado la difícil ciencia del enjuiciamiento militar, con solo haber mal copiado una parte de lo que he escrito sobre él y con dejarse arrastrar por los extravíos de la presuncion ménos excusable,

tradas].—Son conducentes al caso las declaraciones que sobre tripulacion y pasajeros hace la misma Ordenanza de matrículas en el título penal XIV en estos términos:—"ART. 19. Encontrándose en cualquiera nave mercante marineros no listados en la matrícula, ó que siéndolo no tengan formado su asiento en el rol de equipaje, serán detenidos en prision hasta averiguarse los motivos de su conducta; y prescindiendo de las mayores penas que por ellas puedan corresponderles, deberán en el hecho cumplir dos campañas extraordinarias. El Capitan ó Patron será asimismo multado en cien escudos de vellon por cada uno de los individuos no matriculados, y en cincuenta por los que lo fueren, quedando á disposicion de un secretario del despacho de marina las cantidades provenientes de las multas que se prefijan en esta Ordenanza sin otra expresa aplicacion, á cuyo fin se depositarán con las formalidades debidas en la Tesorería de Marina, á cargo de los contadores de Provincia, segun los casos" [Del artículo se dará aplicacion á la parte que previene la multa, la que será arbitraria, segun las circunstancias; y no existiendo Tesorerías de marina, creo que deberá enterarse la multa en las Jefaturas de Hacienda, segun lo dicho en la anterior pág. 36].—"ART. 20. Igual multa de cien escudos sufrirá el Capitan ó Patron que encubriese pasajeros, ó admitiese en su bordo á cualquiera persona sin licencia por escrito de los Jefes de marina, pudiendo incurrir en mayores penas á que pueden dar lugar las circunstancias del caso; y si se justificase ocultacion maliciosa ó auxilio para favorecer la desercion de Ejército ó marina, ó la fuga de malhechores, será conducido el Patron á la capital del Departamento, juzgado en consejo de guerra, y condenado á cuatro campañas extraordinarias, agravando la pena segun se graduase la malicia de la culpa."—La multa por pasajeros no listados será como queda dicho, arbitraria. La licencia por escrito es la que consta en la lista de pasajeros presentada á la capitania de puerto respectiva.—AUXILIO Á DESERTORES. En cuanto á éste, han quedado reformadas así la Ordenanza de matrículas, como las del Ejército y Armada por la siguiente disposicion que con su nota relativa se registra en el tomo 3º de mi "Nuevo Código de la Reforma," página 517:—"Ley de 12 de Febrero de 1857, ART. 81. El Capitan ó Patron de cualquiera embarcacion perteneciente á la República, ó que navegue con el pabellon nacional, que admita á su bordo soldado que no presente la licencia firmada del Comandante militar, y si no lo hubiere de la autoridad civil del lugar en que estuviere fondeado el buque, sufrirá la pena de seis años de presidio, imponiéndosela la autoridad competente: si fuere buque de guerra, sufrirá el Comandante la pena señalada en el artículo 41; si la embarcacion fuese extranjera, mercante ó de guerra, se dará parte al Jefe militar en el Estado, y éste al Ministro de la guerra, para que el reclamo se intente por el Ministerio que corresponda, con arreglo á los tratados celebrados con la potencia á que pertenezca el buque; de la misma manera se obrará cuando los desertores traspasen las fronteras con las naciones colindantes, y hubiese tratados cele-

puesto que no puede apoyarse en antecedente alguno lejítimo; y hé aquí que se embrolla con la consideracion de las "antiguas leyes militares," cuando solo debiera haber tenido presente las *actuales*, esto es, aquella parte de las añejas que ha dejado en vigor la Carta federal, conforme á la cual se ha expedido la ley de 15 de Setiembre de 1857, para cuya mejor inteligencia se ha explicado la significacion de disciplina militar [segun ya he dicho], que probablemente no habia llegado al conocimiento de D. Jacinto cuando escribió las líneas que me ocupan, porque de otra manera no habria asentado esa exigencia sobre necesidad del la comision del delito comun, precisamente "por medio de funciones militares, valiéndose de ellas el culpable,

brados para la extradicion de desertores."—Este artículo, emanacion del miedo á las potencias extranjeras ó de la ignorancia del derecho internacional, reformó el 113 del título 10, tratado VIII de la Ordenanza del Ejército, en la parte en que con justicia previno que si el desertor estaba refugiado en embarcacion extranjera mercantil, se allanase ésta, extrayendo de ella al desertor; y que si fuese embarcacion de guerra se reclamara el prófugo, requiriendo al Comandante de ella para la entrega; lo que está fundado en los principios generales sobre "fuero por el lugar del delito y asilo y extradicion de reos."—Tambien quedó reformado el predicho artículo 113, pero con justicia, en la parte en que dispuso que el encubridor quedase en todo caso sujeto á la jurisdiccion militar, pues esto repugna á la Constitucion de 5 de Febrero de 1857; así es que por lo mismo no subsiste la ley de la Novísima Recopilacion de que se hizo mérito en la página 68 del citado tomo 1º, como tampoco el artículo 116 del título X, tratado VIII citados, que sujetaron al auxiliar de desercion al consejo de guerra.—Por fin, sobre la *desercion de hombres de mar*, la Orden de 10 de Noviembre de 1817 manda observar las siguientes prevenciones:—"1º. Que el Comandante de buque de guerra que admita un hombre de mar desertor de otro, ó que admitido no le entregue en el momento á su Jefe inmediato para que éste lo vuelva á su buque, debe ser desde luego suspenso de su mando.—2º. Que el Capitan ó Patron mercante que admita dichos individuos, y no los entregue al momento al Comandante de marina del punto donde se halle, sea inmediatamente separado del buque, procesado y castigado segun se previene en la Ordenanza, consultando á S. M., si fuese necesario, la mayor pena á que le pueda hacer acreedor la malicia del hecho.—3º. Que el Jefe de mayor graduacion ó antigüedad de los existentes en bahía tenga facultad de reconocer por sí mismo, ó por medio de su comisionado, todo buque de S. M., esté ó nó á sus órdenes, para asegurarse si hay en él desertores de otros buques, aprehendiéndolos en tal caso para los fines prevenidos por la Ordenanza, y dando en seguida cuenta al Capitan general ó Jefe de marina que mande en aquel punto, para que suspenda al Comandante del mando del buque, y dé cuenta á S. M.—4º. Que el Comandante de bahía, acompañado de las personas que considere necesarias, proceda al reconocimiento de los buques mercantes, en los términos que siempre se ha verificado, sea cual fuere el destino de aquellos: y si en cualquiera hora del dia ó noche fuese aprehendido en ellos algun desertor de buque de guerra, conduzca arrestado, no solo al desertor, sino tambien al Capitan ó Patron con el objeto que queda expresado en el artículo 2º, y si despues del exámen conveniente resultase que el embarque del desertor se habia hecho con anuencia del Comandante de matrícula, será éste inmediatamente suspenso de su mando."—[Allí, página 318].—PAPELES. Torando á los papeles y libros que se exigen en las embarcaciones, la predicha Ordenanza de matrículas en el título X, trae la siguiente prescripcion:—"ART. 26. Han de tener entendido los equipajes, de que

para cometerlo, ó abusando de sus funciones ó del servicio militar que tenga encomendado," con cuya exigencia arbitraria quedan destruidas las declaraciones generales del preinserto párrafo tercero, que deben entenderse con la generalidad que he manifestado en mis explicaciones, por el principio que no me cansaré de repetir: *Generalia, generaliter sunt intelligenda*, y porque no pugnan con el espíritu y letra de la Constitución.-- Así la parte primera como la segunda del mismo párrafo, de la manera más absoluta se explican, y contrayéndose al local ó RECINTO MILITAR, no se exigen por la repetida parte segunda las predichas condiciones de D. Jacinto, ni podrían exigirse, supuesto que, como veremos adelante, el pár-

cuidarán los Jefes militares de hacerles saber, que es de su obligación la obediencia á los Capitanes, Patrones y Oficiales de mar en todo lo tocante al buen orden y gobierno de la embarcacion, y la asistencia á los trabajos de su profesion, intimándoles las penas en que incurrirán por semejantes faltas; y deberán constar en toda embarcacion de tráfico por ejemplar impreso de ellas, que el Jefe militar de la matrícula en que se habilita la nave, dará al Capitan ó Patron, al que tambien encargará el buen trato de su tripulacion, y la puntualidad en satisfacerle sus intereses segun los convenios, bajo la responsabilidad de los cargos que puedan resultarle; estando obligado á entregar, á vuelta de viaje, los roles al Jefe de la matrícula, informándole de todo lo ocurrido y del paradero de todos los individuos que la tasan por el rol."—Las Ordenanzas de Bilbao, tratando de las obligaciones de los Capitanes y demas oficiales y gente de mar de embarcaciones mercantes, en el capítulo XXIV traen tambien el siguiente número ó artículo: "70. De vuelta de viaje estarán los Capitanes ó Maestros obligados á dar cuenta y razon, siempre que se les pida, de todo su equipaje; y en caso de faltar alguno por muerte ú otro accidente, á justificar con sus oficiales y marineros, si hubiere faltado en el mar; pero siendo por enfermedad y en puerto, deberán traer instrumento que justifique su entierro y lo que hubiere dispuesto de su última voluntad, ya sea ante Escribano, ó bien si no hubiese este práctico en su lengua, anotándolo en el libro de sobordo, con su firma y los de su equipaje si supieren firmar al pié, mirando por este medio á satisfacer y dar la debida noticia á quienes fueren parientes, herederos ó interesados del tal que faltare."—*Matriculas*. Las prevenciones de los arts. preinsertos relativas á inscripciones en las matrículas de mar, etc., no subsisten porque ya no hay éstas, sobre las cuales en mi "Nuevo Código de la Reforma" hay las siguientes noticias:—Ordenanzas para el régimen y gobierno militar de las matrículas de mar, citadas en la Parte 3ª de mi tomo 2º, pág. 808. En ésta, por equivocacion, se dice que se expidió dicha Ordenanza en 2 de Enero de 1802, y no fué sino en 12 de Agosto del mismo año, como asenté en la Parte 2ª del propio tomo, pág. 173.—Decreto de 8 de Octubre de 1820, suprimiendo las matrículas de mar. Citado en la misma Parte 2ª, pág. 173, y Parte 3ª, pág. 808.—Resolucion de 20 de Junio de 1852, declarando la subsistencia de las matrículas de mar. Citada allí, pág. 815.—Circular de 10 de Junio de 1857. Prohibió á los Comandantes militares y autoridades políticas estorbar ó prohibir á los Capitanes de puerto ejecutar las disposiciones de la Comandancia de marina, segun lo prevenido en la Ordenanza de matrículas, relativo á los procedimientos de sorteos á que están sujetos los matriculados, y su reunion á los buques de guerra nacionales; y declaró: que los individuos de mar, como marineros ó inscritos en las matrículas, están exclusivamente afectos á las Comandancias de marina de quienes dependen, con inhibicion de toda otra autoridad por lo relativo al servicio naval, por el empeño que contraen de servir á la nacion seis años en los bajeles de guerra," por el que no debe

rafo 4º del art. 2º de la misma ley de Setiembre, de tal manera cree que se ofende la disciplina militar por sola la circunstancia del propio local ó RECINTO MILITAR en que se delinque, que no solo cuando el culpable es militar, sino aun siendo paisano (que no puede desempeñar funciones del servicio militar), estima mixto al delito, y sujeto por lo mismo al fuero de guerra; y esto con sobrada razon, porque el que perpetra un crimen ordinario, como el robo, incendio, etc., en el recinto de campamentos, plazas, almacenes y demas edificios ó establecimientos militares, no solo ha infringido la ley general ó comun, sino que á la vez ha violado, alterado y ofendido la disciplina militar, sea soldado ó paisano el culpable; supuesto que en todas es

imponérseles otro servicio alguno, ni cobrárseles contribucion de Guardia Nacional. Extractada allí, pág. 818.—Decreto de 8 de Setiembre de 1857. Entre varias declaraciones que hizo, suprimió las matrículas de mar, mandando que la mitad de las tripulaciones [para buques de la nacion] se proporcionase por enganches practicados por los administradores de aduanas marítimas, y la otra mitad por las autoridades superiores políticas de los puertos, por contingentes; debiendo ser de tres años el tiempo de servicio en los bajeles. Extractado allí, pág. 818.—PAPELES. La repetida Ordenanza de matrículas en el título XIV hace la siguiente declaracion: "ART. 24. En el caso de ser hallado en la mar un buque mercante español sin la patente ó pasaporte, ni los demas instrumentos que acrediten el destino de su viaje y la legitimidad de su habilitacion, quedará embargado, y su Capitan ó Patron preso interin se sustancie la causa, imponiéndosele en virtud de ella el castigo de que le haga merecedor su malicia y la gravedad de las circunstancias, segun los casos."—La Ordenanza de Corso de 20 de Junio de 1801 [ó ley 4, tit. 8, lib. 6, Nov. Recop.] en su art. 19 autoriza á los bajeles armados en corso para reconocer las embarcaciones de comercio de cualquiera nacion, "obligándolas á que manifiesten sus patentes y pasaportes, escrituras de pertenencia y contratos de fletamento con los diarios de navegacion y roles ó listas de las tripulaciones y pasajeros; y en el art. 32 declara: que cualquiera embarcacion que careciere de los papeles expresados en el anterior artículo 19, "ó de los más principales, como son, la patente, los conocimientos de la carga ú otros que acrediten la propiedad neutral de ésta y aquella, será declarada buena presa, á ménos que se verifique haberlos perdido por accidente inevitable; y que todos los papeles que se presenten deberán ser firmados como corresponde para ser admitidos, pues serán nulos los que carezcan de este requisito."—Al tratar de presas veremos que declaraciones semejantes hace la Ordenanza de la Armada de 1748 en el tit. V del trat. VI, mandado observar en el reconocimiento de buques que naveguen con inmediacion á las costas ó islas de la República, por el artículo 8º del Reglamento de buques guarda costas, de 26 de Julio de 1851.—Véase adelante la Circular de 11 de Agosto de 1830, sobre cuál es la oportunidad para que se devuelvan los papeles presentados á las Capitanías de puerto por los responsables de buques extranjeros; y ténganse, sobre todo, presentes las estipulaciones de los Tratados que están mandados considerar como "ley suprema de toda la Union," por el artículo 126 de la Constitución federal de 5 de Febrero de 1857 [Parte 2ª de mi tomo 2º, pág. 861].—En el Tratado celebrado por México con el Perú en 29 de Noviembre de 1833, solo hay al caso la declaracion siguiente: "ART. 10 Serán considerados buques mexicanos ó peruanos respectivamente, todos aquellos, de cualquiera construccion que sean, que de buena fé pertenezcan á los naturales de la una ó de la otra República, y cuyos Comandantes justifiquen que en la República á que respectivamente pertenecen, son reconocidos como nacionales, segun las leyes y reglamentos existentes, ó