

COMPETENCIA SUSCITADA
ENTRE EL JUEZ DE DISTRITO Y EL LOCAL DEL ESTADO
DE TABASCO PARA CONOCER DE LOS JUICIOS PROMOVIDOS
A CONSECUENCIA DE LA COLISIÓN
DE LOS VAPORES «FÉNIX» Y «FRONTERA» EN EL RIO
GRIJALVA.

¿La colisión de dos vapores nacionales en un río es caso de almirantazgo? ¿Cae bajo el imperio de la ley internacional el juzgar de esta clase de colisiones? ¿Puede el Congreso federal regular el comercio y navegación interiores, y legislar sobre la policía de los ríos que corran solo por el territorio de un Estado?

El Lic. D. Fernando Duque de Estrada, en representación de los Sres. Romano hermanos, consignatarios del vapor "Fénix," demandó, en 14 de Agosto de 1879, á los Sres. Bulnes hermanos como consignatarios del vapor "Frontera," por la cantidad de \$3,000 en que estima aquel vapor, perdido en la colisión que entre los dos hubo en el río Grijalva en la noche del 24 de Julio anterior. El Juez de Distrito de Tabasco, ante quien esa demanda se llevó como caso de almirantazgo, se declaró incompetente para conocer de ella, negándole ese carácter por auto de 23 de Septiembre de 1879. El Magistrado de Circuito de Yucatán, ante quien fué el negocio en apelación, revocó ese auto en 23 de Marzo de 1880, juzgando que el asunto pertenece á la jurisdicción de almirantazgo. De esa providencia suplicó el promotor fiscal, y se elevaron los autos al conocimiento de la 1.^a Sala de la Corte para que decidiera en última instancia el artículo de competencia.

Mientras este asunto seguía esos tramites, el mismo Lic. Duque de Estrada, con fecha 28 de Agosto de 1879, demandó criminalmente ante el mismo Juez de Distrito al capitán del vapor "Frontera," Miles Hannah, como autor del siniestro que causó la pérdida de algunas vidas. Pero recusado el juez por aquel mismo letrado en 29 de Septiembre de 1879, pasó el negocio al conocimiento del Juez de Distrito de Campeche, el que se declaró luego competente, y ofició al juez local de Tabasco para que se inhibiera de conocer en él, anunciándole la competencia si así no lo hacía. Aceptada por esto y sustanciada en forma, se sujetó á la decisión de la 1.^a Sala de la Corte en los términos prevenidos por la ley. La Sala discutió en varias audiencias largamente ambos negocios, tanto el que estaba á su conocimiento por el recurso de súplica, como el que había venido por la vía de competencia, fallando ambos en la audiencia de 26 de Agosto de 1880. Las razones alegadas para sostener la competencia federal, están bien expresadas en el informe del Juez de Distrito de Campeche, y es conveniente conocer esta pieza de los autos para juzgar de este negocio. Dice así:

«República Mexicana.—Juzgado de Distrito del Estado de Campeche.—R. Sala 1.^a de la Suprema Corte de Justicia.—Tengo el honor de informar á esa Sala sobre la competencia de conocer, que con fecha 10 de Octubre último entabló el C. Juez de primera instancia de la capital del Estado de Tabasco, con motivo del abordaje ocurrido en la madrugada del 24 de Julio del corriente año, en el río Grijalva del referido Estado, entre los vapores nacionales «Frontera» y «Fénix.» Antes de entrar en el fondo de la cuestión, haré notar que conocí en la acusación presentada contra el capitán del «Frontera,» por los parientes de las víctimas de aquel siniestro, por recusación del Juez de Distrito de Tabasco. Aunque en mi auto de 13 de Octubre, constante á fojas 20 á 21 de estas diligencias, fundé con alguna detención mi competencia, aprovecharé ahora la coyuntura que me ofrece el deber que me impone la ley, de emitir este informe para sustentarlo más sólido y extensamente. Cuatro fueron las razones principales en que me apoyé para iniciar la competencia en el abordaje de los vapores «Frontera» y «Fénix,» al Juez de primera instancia de la capital del Estado de Tabasco. Ampliaré cada una de ellas separadamente, á fin de que esa respetable Sala se persuada de la legitimidad de mi jurisdicción.

«Primera: La fracción I, art. 97 de la Constitución general de 5 de Febrero de 1857: dispone este precepto constitucional que los tribunales de la Federación conocerán de las controversias que se susciten sobre el cumplimiento y aplicación de las leyes federales. Con arreglo á esta prescripción tan terminante del Código fundamental de la Nación, en todas las cuestiones judiciales, ó lo que es igual, en todos los juicios para cuya decisión sea necesario aplicar leyes federales, ningún tribunal que no sea de la Federación tiene facultad de conocer. Ahora bien; en el caso de los vapores «Fénix» y «Frontera,» por más que se quiera sostener lo contrario, no pueden ser aplicadas otras le-

yes que las federales, tanto porque en ninguno de los códigos del Estado de Tabasco está previsto el caso, cuanto porque siendo este de derecho marítimo, según se demostrará á su debido tiempo, no puede entenderse comprendido en ninguna disposición legal de dicho Estado, puesto que los Estados no pueden legislar sobre tales materias, que están reservadas al Poder Legislativo de la Unión, por la fracción XV del art. 72 de la Carta fundamental de la República. Si esto es una verdad, como indudablemente lo es, la consecuencia debida, natural y lógica, no puede ser otra sino la de que la autoridad judicial, local del Estado de Tabasco, no puede conocer del siniestro en cuestión, sin invadir las atribuciones del Poder Judicial de la Federación, á quien, según se ha dicho, comete exclusivamente la Constitución la facultad de resolver las controversias sobre aplicación de leyes federales. Inútil me parece en este punto detenerme á fundar que en el proceso criminal que deba seguirse al capitán del vapor «Frontera», ya sea de oficio, en desagravio de la vindicta pública, ya por virtud de la acusación que contra él han entablado los deudos ó parientes de las víctimas que produjo el abordaje, ha de haber una verdadera controversia. Incuestionablemente desde el instante en que el juicio criminal llegue á plenario, la controversia se establecerá entre el acusado ó su defensor, y los acusadores ó el Ministerio público: no se decidirá, por tanto, el asunto, lisa y llanamente, sino en juicio contradictorio; no se tratará sencillamente de aplicar las leyes federales, sino de resolver cuáles y cómo han de aplicarse al caso; habrá, por lo mismo, contención entre partes iguales legítimas, y la determinación de los tribunales no será una providencia meramente económica; será, sí, el juicio concienzudo, legal y afinado de la autoridad, apreciando las razones de las dos partes contendientes y definiendo y sancionando los derechos de cada una. Habiendo ó debiendo haber, por consiguiente, controversia, y debiendo rolar

esta sobre aplicación de leyes federales, nadie puede dejar de convenir que en el caso del abordaje referido, solo tienen competencia legítima los tribunales de la Federación, y por lo tanto, nadie podrá tampoco contestar la jurisdicción del Juzgado de Distrito de Tabasco, en cuya sustitución he comenzado yo á conocer en dicho asunto, y he provocado competencia al Juez local de la capital de aquel Estado.

«Segunda: La fracción II del art. 97 de la Constitución, es el segundo y más robusto fundamento de mi competencia en el siniestro ocurrido en el río Grijalva. En virtud de esa prevención constitucional, está reservado á los tribunales federales el conocimiento de las controversias que versen sobre derecho marítimo; en consecuencia, si logro demostrar que el abordaje de los vapores «Fénix» y «Frontera» da ocasión á una controversia de derecho marítimo, habré conseguido hacer patente que sólo los tribunales de la Federación pueden conocer de él. Ya antes he dicho que tratándose del fatal acontecimiento ocurrido entre aquellas embarcaciones, la controversia judicial es inevitable, tanto porque ya los parientes de las víctimas han comenzado á ejercitar sus acciones contra el capitán del vapor «Frontera», cuanto porque, aunque tales personas hubieran prescindido de usar de sus derechos, la vindicta pública no hubiera podido permanecer tranquila é impasible ante un hecho que ha conmovido hondamente á la sociedad. Y como desde el punto en que los parientes de las víctimas han formado su acusación, y en caso de que no lo hubieran hecho, desde el instante en que la justicia hubiera comenzado de oficio sus procedimientos, el capitán y los tripulantes del «Frontera», y acaso del «Fénix», tenían ó tienen que contestar á los cargos que se les dirijan, y que ponerse en estado de defensa, evidente es que, bajo cualquier aspecto que la cuestión quede planteada, la controversia judicial es ineludible, y por lo mismo se trata de inquirir si esa

controversia versará sobre derecho marítimo, ó lo que es idéntico, si el caso se ha de juzgar ó resolver conforme á las leyes de marina. Conviene, para mejor dilucidar cuestión tan grave, saber que entendieron los legisladores constituyentes por derecho marítimo, ya que ellos fueron quienes usaron de esa frase al señalar las atribuciones de los tribunales federales.

La fracción XII del art. 40 del proyecto de Constitución sometido á la deliberación del Soberano Congreso Constituyente, decía á la letra: «Para reglamentar el modo en que deban expedirse las patentes de corso, para declarar buenas ó malas las presas de mar y tierra y para establecer el derecho marítimo de paz y guerra.» En la discusión habida sobre dicha fracción en la sección del 9 de Octubre de 1856, el diputado Villalobos combatió lo relativo al corso y á la declaración sobre buenas ó malas presas; pero aceptó la última parte de la fracción citada, referente á la facultad del Congreso de la Unión para establecer el derecho marítimo: el Sr. Zarco, combatiendo toda la fracción, ridiculizó su última parte, fundado en que *si el gobierno de un país se cree autorizado para establecer el derecho marítimo, se creará también para establecer el derecho de gentes, el derecho internacional, etc.*, y concluyó expresando que el derecho marítimo, como todos los derechos que norman las relaciones de las diversas naciones entre sí, no puede establecerse sino por convenios entre ellas, por el asentimiento tácito ó explícito de todos los pueblos civilizados: el Sr. Barrera defendió la última parte de la fracción puesta á debate, diciendo que hay un derecho marítimo internacional y otro derecho marítimo interior, al cual se refería la fracción debatida; y excitado por el Sr. García Granados para que definiera el derecho marítimo interior, dijo: que *cada nación tiene la facultad de proclamar en sus leyes los principios que juzgue conveniente adoptar, y á esto se ha referido al hablar de derecho marítimo interior*: el diputado Ruíz pi-

dió que se reformara la última parte de la fracción en estos términos: «Para expedir leyes relativas al derecho marítimo de paz y guerra;» y habiendo adoptado esta enmienda la Comisión, continuó el debate. En él el diputado Ampudia combatió la última parte reformada, refiriéndose simplemente á las objeciones del Sr. Zarco: el Sr. Mata, miembro de la Comisión, expuso que *toda nación puede expedir las reglas que adopte en el derecho marítimo, bien por medio de tratados, ó por medio de leyes interiores que promulgue conforme á la Constitución*: el Sr. Zarco, insistiendo en sus anteriores argumentos, volvió á ridiculizar la última parte de la discutida fracción, y vertió estas palabras: «El Sr. Barrera ha hablado del derecho marítimo interior, verdadero descubrimiento, verdadera novedad en la ciencia y punto incomprensible, si su señoría no se refiere á los lagos de «Chapala» y de «Texcoco.» El Sr. diputado Arriaga, miembro de la Comisión, replicando al Sr. Zarco, dijo: «Aunque no hay un derecho marítimo interior, es inconcuso que es atributo de la soberanía de cada nación legislar acerca del dominio de *ciertos mares y de las reglas que en ellos han de observarse.*» Leyó en seguida un pasaje del Diccionario político, en que se explica la diferencia que hay entre la alta mar y *los mares territoriales, sujetos en todo á la jurisdicción del país en cuya posesión están*, y concluyó diciendo que en ese sentido sostenía el artículo. Finalmente, el Sr. Barrera, contestando también al Sr. Zarco, cerró el debate exponiendo que parecía que se dudaba de que el derecho marítimo sea nacido de los principios proclamados en las leyes de cada nación, cosa que puede verse en Azuni, Wheaton y otros autores. La fracción discutida reformada en los términos propuestos por el Sr. Ruíz, fué aprobada por 55 votos contra 25. [Zarco, Historia del Congreso Constituyente, tomo II, páginas 419 á 425.]

Resumiendo los términos de la discusión habida en el seno del Congreso Constituyente, con motivo de la fracción XI del art. 64 del proyecto de Constitución, que es la fracción XV del art. 72 de nuestro actual Código político, se llega á estas evidentes conclusiones: 1º Que prevalecieron en el debate las opiniones de los Sres. diputados Arriaga, Ruíz, Villalobos, Mata y Barrera, contra las de los Sres. Zarco, García Granados y Ampudia, que negaban á la Nación el derecho de legislar sobre puntos de derecho marítimo. 2º Que por lo tanto, el espíritu de la mayoría del Congreso, si bien convino en que la República no tenía facultad para *establecer* derecho marítimo, como se consultaba en el primitivo proyecto, sí le reconoció la facultad de dictar leyes sobre puntos relativos á ese propio derecho. 3º Que por derecho marítimo entendió la mayoría de los legisladores constituyentes, todo lo concerniente á los mares territoriales en que la Nación ejerce un dominio exclusivo, ó como dice el Diccionario político, sujetos en todo á *la jurisdicción del país en cuya posesión están*. Sentados estos precedentes, es fácil ya determinar si el abordaje de los vapores «Fénix» y «Frontera» acaecido en el río «Grijalva» es caso de derecho marítimo, tal como comprendieron á este los legisladores constituyentes, ó lo que es igual, si el derecho marítimo á que la Constitución se refiere abraza hasta los casos ocurridos en los ríos navegables. Suficiente es á este propósito examinar si los citados ríos forman parte del mar territorial, ó son otros tantos mares territoriales de cada nación. Los principios reconocidos, aceptados y proclamados por el derecho internacional, no pueden ser más decisivos y terminantes en la materia.

Desde Grocio hasta Bluntschli y desde el célebre autor de la diplomacia de la mar hasta el distinguido publicista yucateco D. Justo Sierra, en su preciosa obrita titulada «Derecho marítimo internacional», todos, todos los escritores antiguos y modernos de todas las nacionalidades de Eu-

ropa y América que han tratado el asunto, han convenido unánimes en que los naturales límites de un Estado, son las orillas del mar que baña sus costas; pero que existe una línea imaginaria llamada *de respeto*, que la costumbre y los tratados han reconocido á cada Estado litoral para hacer más eficaz la protección de sus costas, *permitiéndole trazar esa línea á una distancia conveniente en el interior del mar, cuya distancia, siguiendo el principio de Wheaton de que terre dominium finitur ubi finitur armorum vis*, se ha fijado por todas las naciones en una legua marítima de la costa hácia dentro del mar. Pues bien; esos mismos autores, entre los que se distinguen los notables publicistas Piñeiro, Ferreira, Martens, Grocio y Bluntschli, sostienen igualmente la doctrina de que la jurisdicción litoral que ejercen las naciones sobre el espacio comprendido entre sus costas y dicha línea de respeto, la ejercen de la misma manera sobre los ríos, lagos, golfos, puertos, estrechos y bahías de sus respectivos territorios. [Sierra, «Derecho marítimo internacional», sección 2ª, párrafos 15 y 16; Blas Gutiérrez, «Código de la Reforma», tomo I, págs. 357 y 358.] Y si se ocurre á los tratados celebrados entre las naciones de Europa y América, y aun los de nuestra República con las potencias extranjeras, se encontrará confirmada aquella doctrina, porque en todos ellos se verá que al hablarse de mar territorial, se especifican entre puertos, golfos y demás parajes, los ríos de las naciones contratantes, con lo cual los equiparan al mar territorial propiamente dicho.

Pueden consultarse á este respecto los diversos tratados de México con los Estados-Unidos del Norte y algunas potencias europeas, coleccionados al final de la obra de Bluntschli, traducida por el Sr. Diaz Covarrubias.

Visto que tanto por el derecho internacional positivo, cuanto por las teorías de los autores que sobre la materia han escrito, los ríos y los lagos navegables están sometidos

á la jurisdicción litoral de las naciones en cuyo territorio se hayan, en los mismos términos que la porción de agua llamada propiamente mar territorial, inconcuso es que esos propios lagos y ríos deben ser reputados ó como partes integrantes del mar territorial ó como otros tantos mares territoriales. Es, por consêcuencia, indiscutible que los legisladores constituyentes, que no es posible presumir que desconocieran los más triviales principios del derecho internacional, al emplear las palabras *derecho marítimo*, abrazaron en ellas todos los casos concernientes á los lagos, ríos y demás aguas nabegables del territorio nacional, y consiguientemente que al atribuir en la fracción II del art. 97 de la Constitución á los tribunales federales el conocimiento de las controversias de derecho marítimo, les reservara el derecho de conocer de las que se suscitaren con ocasión de hechos acaecidos en los citados ríos, lagos y demás aguas del territorio mexicano, toda vez que esas aguas son parte del mar territorial de la República, ó cuando menos participan de idénticas condiciones y naturaleza que el mar territorial propiamente dicho. No cabe, pues, la menor duda en el particular; el siniestro de los vapores «Fénix» y «Frontera» es caso de derecho marítimo conforme al espíritu de los legisladores constituyentes, por haber ocurrido en el río «Grijalva» que es río navegable del territorio mexicano, y por lo tanto perteneciente al mar territorial de la República, por cuya circunstancia es incontrovertible la competencia de los tribunales federales para conocer de tal siniestro, con arreglo á la prescripción constitucional.

Tercera: El mismo D. Blas Gutiérrez antes citado, asienta en su Código de la Reforma, citado tambien, que las controversias de derecho marítimo á que se contrae el art. 97 de la Constitución en su frac. II, no son otras que las antiguas causas de almirantazgo. Aceptando, sin embargo, esta teoría, que por otra parte es muy exacta, hay que recurrir, para saber en qué casos han de conocer de dichas

controversias los tribunales federales, á las leyes anteriores á la constitución que definían ó especificaban las dichas causas de almirantazgo.

Y si así lo hacemos, no encontraremos otra disposición legal mexicana que la ley de 25 de Enero de 1854, pues si bien la Constitución de 1824 y la ley de 14 de Febrero de 1826 mencionaron dichas causas de almirantazgo, cometiendo su conocimiento á los tribunales de la Federación, no las clasificaron, como que no era de su resorte hacerlo. En cuanto á las leyes antiguas españolas, existen las Ordenanzas de corso y las de la armada y matrículas de mar; pero parece innecesario y además anómalo, consultar las disposiciones de la antigua metrópoli, teniendo, como tenemos, una ley patria que indudablemente es mucho más ilustrada y progresista que aquellas venerables reliquias, siquiera porque fué expedida en época más adelantada, y por consiguiente no pudo ponerse mejor á la altura de los adelantos del derecho internacional. No obstante, no tendré inconveniente en ocuparme de la última de las Ordenanzas señaladas, que es la única que contiene prevenciones adaptables á los casos de abordaje marítimo, luego que trate detenidamente de la ley de 1854, que es en la que me apoyé para promover la competencia al Juez local de la capital del Estado de Tabasco.

La precitada ley de 25 de Enero de 1854 declara, en la fracción VIII de su art. 19, causas de almirantazgo las que se versen sobre crímenes ó delitos comunes cometidos á bordo de embarcaciones nacionales en los ríos, lagos y canales interiores de comunicación, donde las leyes permiten que naveguen buques extranjeros, y en la fracción III de su art. 29 declara igualmente causas de almirantazgo todo choque de embarcaciones.

Con sujeción, pues, á estas prescripciones de la expresada ley, el caso del «Fénix» y «Frontera» no puede dejar de ser causa de almirantazgo, puesto que hubo choque de em-

barcaciones; y además, inculpándose como se inculpa por las muchas desgracias habidas á consecuencia de él, al capitán y tripulantes del vapor «Frontera,» es evidente que se trata de un delito que, aunque común, se perpetró en un río navegable y de comunicación, donde pueden navegar buques extranjeros, como lo es sin disputa el río Grijalva, y consecuentemente, que tanto por la fracción VIII del art. 19, como por la III del art. 20, el caso, bajo cualquiera de los dos aspectos que se considere, constituye una causa de almirantazgo, con sujeción á la repetida ley de 25 de Enero de 1854. Respecto de esta ley, como sé positivamente que algunos distinguidos jurisconsultos no la estiman vigente, creo de mi deber demostrar que lo está, y que en último extremo si no se considera con vigor, debe aplicarse sin embargo en todos los casos que se ofrezcan sobre derecho marítimo en nuestra República.

La ley de 25 de Enero de 1854 fué una ley dada por el gobierno dictatorial del general Santa-Anna, es decir, por una de las más desenfundadas dictaduras que han pesado sobre nuestro país. No obstante, en la administración que emanó de la noble revolución de Ayutla, ninguna ley posterior ha derogado especialmente aquella disposición legal que, por más que se quiera contradecir, es la sola que ha tratado de fijar de una manera terminante los derechos de la nación, y es bien sabido que ninguna ley, por absurda que se suponga, por mucho que pugne contra las instituciones que un pueblo se haya dado, no puede ser derogada sino en virtud de una ley posterior que expresamente ordene su derogación. Es verdad que algunos defienden que esa ley fué derogada implícitamente por la ley de 23 de Noviembre de 1855, que dispuso que los tribunales observaran las leyes que sobre administración de justicia regían en 31 de Diciembre de 1852, y además, que quedaban sin efecto alguno las disposiciones que sobre administración de justicia se habían dictado desde Enero de 1853 hasta la fe-

cha de la expresada ley; pero en esto hay un horror tangible y permanente que no puede ocultarse á la sabiduría y justificación incontradecibles de esa Suprema Sala.

La ley de 23 de Noviembre de 1855, ó por otro nombre la ley Juárez, no derogó terminantemente ó implícitamente como quieren algunos, sino aquellas leyes que normaban la administración de justicia, y es notorio que la de 25 de Enero de 1854 no puede titularse por ningún concepto reglamentaria de la administración de justicia. Esa ley contiene algo de procedimientos, pero estos los circunscribe á los casos de almirantazgo, que fueron su exclusivo objeto; no se entromete á determinar las atribuciones ni la organización de los juzgados y tribunales, y por lo tanto no se descubre qué motivo haya para considerarla como ley de administración de justicia, puesto que es bien sabido que las leyes sobre administración de justicia se reducen á determinar la organización económica y las facultades de los tribunales de la Federación ó de los Estados, según sea local ó federal la ley de que se trate. No teniendo, pues, semejantes condiciones la ley de 25 de Enero de 1854, no se alcanza ni puede alcanzarse la razón por que se le juzgue derogada por la ley de 23 de Noviembre de 1855, que solo deroga las leyes de administración de justicia.

Existe una resolución del Ministerio de Justicia fecha 19 de Marzo de 1869, en que el C. Ministro vierte estas palabras: «Ellas sirvieron de base á la ley de nuestro gobierno provisional, expedida en 25 de Enero de 1854, que declara causas de almirantazgo de que debe conocer la autoridad mexicana las que versan, etc.» y más adelante agrega: «Y aunque esta ley ha sido implícitamente derogada por la de 23 de Noviembre de 1855, son muy dignas de adoptarse las sanas teorías que contiene, etc.»

Aunque el C. Ministro Mariscal opinaba que la ley de 1854 está derogada implícitamente por la de 1855, con cuya opinión no estoy en manera alguna conforme, por las

razones que antes he expendido, ya se ve desde luego que el propio C. Ministro consideraba como notable dicha ley, y ese mismo es el parecer de D. Blas José Gutiérrez, quien en su Código de la Reforma, tom. 1.º, pág. 550, declara que es sensible que una ley tan útil no se hubieran cuidado de mejorarla ó reponerla ya que se cometió la torpeza de derogarla. Y esto es porque en el sentido del Sr. Gutiérrez está derogada, lo cual en mi concepto es inexacto. Pero haciendo ya abstracción de mi opinión privada y de otra cualquiera, inconcuso es que esa ley contiene las más sanas é ilustradas teorías, según el mismo Ministro de Justicia lo confiesa, y en consecuencia que he tenido razón sobrada para apoyar mi jurisdicción en esa ley, que si un ciego espíritu de partido se obstina en no aceptarla como vigente, tiene, sobre las demás de su clase, la ventaja, á más de su nacionalidad, de haber sido dictada con sujeción al genio progresista de la época, y á las doctrinas más avanzadas de derecho internacional.

Volviendo á la opinión del señor Ministro de Justicia, debo añadir que es tanto menos de estimarse en la parte que se refiere á la supuesta derogación de la ley de 1854, cuanto que tan respetable juriconsulto atribuye su origen equivocadamente á un gobierno provisional. Léase atentamente la referida circular, y se notará que en sus pasajes más notables supone expedida la ley de 1854 por *nuestro gobierno provisional*, lo que es á todas luces inexacto. El gobierno que D. Antonio López de Santa-Anna ejerció en 1854, en que expidió la ley, no fué en manera alguna provisional; fué, sí, la dictadura, es decir, un gobierno despótico, usurpador, abyecto, pero no provisional, sino por desgracia bastante duradero y permanente. Debiera decirse más bien, que tan horrenda dictadura no fué gobierno, porque los gobiernos en países como México, no se establecen por el capricho de un hombre y el servilismo de unos cuantos; pero dado que se le honre con el título de

gobierno por haberse constituido de hecho como tal, no puede en semejante caso decirse que tuvo el carácter de gobierno provisional. D. Antonio López de Santa-Anna ejerció en efecto el gobierno provisional de la Nación; pero esto fué desde el 9 de Octubre de 1841 hasta el 2 de Enero de 1844, en que fué declarado el mismo Santa-Anna Presidente constitucional, habiendo ejercido también el gobierno provisional, interinamente, en dos épocas distintas, los generales D. Nicolás Bravo y D. Valentín Canalizo. Al afirmar, pues, el Sr. Mariscal que la ley de 1854 fué expedida por el gobierno provisional de la República, incurrió cuando menos en un error histórico crasísimo, y este error da derecho para suponer que incidió en otro de igual magnitud, al expresar que la referida ley de 1854 fué derogada por la de 23 de Noviembre de 1855. Por lo demás, el propio Ministro, cuyos talentos é instrucción son bien conocidos en todo el país, hizo la debida justicia á la ley de 1854, reconociendo y proclamando que sus doctrinas son las más sanas, y que el legislador se inspiró para consignarlas en su ley, en los principios modernos del derecho internacional. Siendo esto una verdad incontrovertible, y sin dejar de sostener, como sostengo, que la ley de 25 de Enero de 1854 está vigente por no haber sido derogada, ni terminante ni implícitamente por la de 23 de Noviembre de 1855, ni por ninguna otra, me creo suficientemente escudado con las opiniones competentes y autorizadas de juriconsultos tan distinguidos, como el antiguo Ministro Mariscal y el propio D. Blas Gutiérrez para defender que por lo menos, dado que se resista abierta y terminantemente la vigencia de la ley mencionada, no pueden rechazarse sus preceptos como doctrina ó razón escrita, puesto que se rechazarían las prescripciones del derecho internacional, esto es, la razón de los pueblos, la ley sábia é imprescriptible de la humanidad. Y en tal concepto, la consecuencia