

no puede ser otra que la de que al fundar mi competencia para conocer en el siniestro de los vapores «Fénix» y «Frontera» en la ley de 1854, no hice sino lo que de ía; ajustarme á la ley de las naciones, consignar las teorías que proclaman la civilización de los pueblos y apoyarme en ellas.

Cuarta. Haciendo abstracción ya de la ley de 1854 y retrocediendo á la doctrina de D. Blas Gutiérrez sobre que las controversias de derecho marítimo de que trata la Constitución son las antiguas causas del almirantazgo, voy á ocuparme de examinar la Ordenanza de matrículas de mar de 12 de Agosto de 1802, para justificar que, aun conforme á las leyes antiguas españolas, los hechos ocurridos en los ríos eran reputados causas de almirantazgo: antes debo repetir lo que en otro lugar de este informe he indicado, á saber: que las leyes españolas no pueden ser consideradas con autoridad bastante en la materia, porque todas ellas parten del principio de que conforme al sistema de gobierno de la nación española, solo existía en ella una soberanía, en tanto que por nuestra organización política actual tenemos, á más de la soberanía nacional, las soberanías locales de los diversos Estados que constituyen la Federación. Sin embargo, si se quiere que esas leyes tengan aplicación en nuestro caso, ya se verá también que coadyuvan á defender la jurisdicción federal. Basta leer el art. 39, tít. VI de la dicha Ordenanza, para penetrarse de la verdad de esta aserción. En él se dice que á la jurisdicción militar de marina corresponden las materias de *pesca, navegación, presas, arribadas y naufragios*. Conforme á esta disposición de la Ordenanza, todos los casos ocurridos en la navegación pertenecen á la jurisdicción de marina, ó lo que es igual, todas eran otras tantas causas de almirantazgo; y como la navegación en España, como en todas partes, se ha ejercido siempre y se ejercía en la época en que fué promulgada la Ordenanza, lo mismo en los ríos y lagos navegables que en alta mar, la consecuencia necesa-

ria y rotunda tiene que ser la de que, según el tenor literal de la referida Ordenanza, todos los casos que ocurrieran á las embarcaciones navegando en ríos ó lagos, eran de la competencia de los tribunales de marina, ó en otros términos, constituían causas de almirantazgo. Los arts. 17 y 22 del tít. VI de la propia Ordenanza, corroboran la anterior consecuencia deducida del texto del art. 39 del mismo título. Por el primero se dispone que es de la incumbencia de los comandantes militares de marina, entender privativamente en todas las causas de abordaje y demás averías que se experimentan *dentro ó fuera de los puertos*; por el segundo se previene que es del conocimiento privativo del juzgado de marina todo lo relativo á la pesca, ya sea hecha en la mar como en sus orillas, rías, *abras* y generalmente *en todas partes donde bañe el agua salada y tenga comunicación con la mar*.

Se ve, pues, que el autor de la Ordenanza, aunque no muy á la altura de los progresos de la ciencia, percibió la necesidad de considerar á los ríos navegables en la categoría de los mares, y por eso estableció que pertenecían al fuero de marina los abordajes ocurridos *dentro y fuera de los puertos*, es decir, en el mar territorial propiamente dicho y en los mares interiores de la nación, que forzosamente debía considerar situados dentro de los puertos. El mismo legislador, consecuente con su sistema, previno también que en materia de pesca conocieran los tribunales de marina no sólo de la que se hiciere en la mar, sino de la que se efectuare en las *rías* que son parte integrante de los ríos, y en todas las aguas *que tuvieren comunicación con la del mar*. Incluyó, por lo mismo, en la jurisdicción de los tribunales de marina, las causas ocasionadas por la pesca hecha en los ríos, puesto que las aguas de estos tienen comunicación con el agua del mar, y no podría ser de otra manera, porque desde el tiempo de D. Alonso el Sabio se tenía la misma idea de la importancia de los ríos, según se

colige de la ley 8a, tít. 28, Part. 3a, que prohibió hacer en los ríos y sus riberas casas, molinos y otro edificio cualquiera que embargare su navegación. [Escriche, Dic. de Leg. y Juris. palabra «Navegación.»] Con lo expuesto queda cumplidamente comprobado que aun con arreglo á las leyes antiguas españolas, los abordajes ó naufragios habidos en los ríos navegables eran causas de almirantazgo, y consiguientemente queda asimismo plenamente justificado, que hoy el conocimiento de esos abordajes ó siniestros corresponde privativamente á los tribunales federales, á quienes exclusivamente está cometido conocer de las causas de almirantazgo, que son las controversias sobre derecho marítimo á que se contrae el art. 97 de la Constitución en su fracción II.

Quinta. El último fundamento alegado en favor de mi competencia en el auto de 13 de Octubre, fué la propiedad que sobre los ríos tiene la Federación. Me parece tan incontrovertible este argumento, que apenas puedo creer que haya persona alguna que lo combata, y por lo mismo seré breve en la exposición y desarrollo de las razones que le sirven de base. Prescindiendo de diferentes disposiciones, órdenes y decretos en que tanto los gobiernos federales como los centralistas y los dictatoriales han sancionado el dominio que ejerce de pleno derecho la Nación en los ríos, me limitaré á examinar las últimas leyes que sobre clasificación de rentas y bienes nacionales se han expedido en la República. La de 12 de Septiembre de 1857 contó en la fracción XXXIII de su art. 29, como bienes de la Nación los vados, *ríos*, *lagunas*, etc., y en su art. 39 en que designó los bienes de la propiedad de los Estados, no enumeró los ríos ni por asomo, por esta circunstancia, demasiado significativa, es evidente que la expresada ley no quiso dar concurrencia, coparticipación á los Estados en el dominio de los ríos y demás mares interiores, sino que atribuyó el propio dominio á la Federación con exclusión de toda otra

entidad. Viuo después la ley de 30 de Mayo de 1868 que derogó la de 12 de Septiembre de 1857, y esa, sin entrometerse á clasificar bienes de los Estados, se concretó á designar los propios de la Federación. Pues bien; en esa última ley, que es la vigente en la actualidad, se declaran en la fracción XIV, art. 19, de la propiedad de la Federación los *ríos navegables*. Es, por consecuencia, indisputable el dominio, el imperio, la soberanía directa y exclusiva que la Nación, es decir, la Unión federativa ejerce sobre los mencionados ríos, y en esa soberanía, en ese imperio, en ese dominio, no pueden considerarse concurrentes ó partícipes los Estados, puesto que la ley de clasificación hasta hoy vigente no señala los bienes de estos, y por lo tanto están sin clasificar aún, y se ignora cuáles deben ser.

Ahora bien; las consecuencias naturales del derecho de propiedad, del dominio, de la soberanía que la Unión federal tiene y ejerce sobre esas partes del territorio nacional, no pueden ser otras sino la de que ella sola puede dictar leyes sobre ellas, y la de que en todos los negocios que con ellas tengan conexión, sea parte legítima la misma Unión. Siendo esto cierto, como incuestionablemente lo es, nadie sino los tribunales federales pueden conocer de los casos que ocurran en los ríos navegables, porque nadie más que ellos pueden conocer de las controversias sobre aplicaciones de leyes federales y de aquellas en que la Federación tiene parte, con arreglo á las fracciones I y III del art. 97 de la Constitución.

Sexta. Desenvueltos ya los fundamentos de mi resolución, réstame para terminar este informe, analizar los que han servido al Juez de primera instancia del Partido del Centro de Tabasco, para aceptar la competencia que le promoví, y en esta tarea seré sumamente lacónico, pues que de los cinco fundamentos capitales de su fallo, solo dos son de refutarse, estando alguno de los otros combatido de antemano en el presente informe, y no mereciendo los demás

hacerse cargo de ellos. Con efecto, el quinto considerando dice: «*que se ha pedido por parte legítima el sostenimiento de la competencia del Juzgado:*» este considerando, en mi concepto, no puede tomarse en consideración. Si los jueces fueran á decretar ó á conceder todo lo que las partes pidan, la administración de justicia sería un foco de abusos y harían las mayores ganancias los más audaces, los más audaces, las más incansables para pedir, y por esto no creo que el Juez local del Estado de Tabasco estaba obligado á sostener su competencia porque así lo había pedido una de las partes. El tercero y el cuarto considerandos tampoco son de tomarse en cuenta. El primero dice: *que no son de aceptarse los fundamentos que aduje para entablar mi competencia.* Tampoco expuso el Juez competidor las razones que tenía para no aceptar mis fundamentos, y por lo mismo nada puedo decir sobre su citada consideración, esperando que esa respetable Sala decidirá, con su alta sabiduría y justificación, si son ó no de aceptarse tales fundamentos.

Quedan solo para analizar el primero y el segundo de los considerandos del Juez de primera instancia de Tabasco. El primero dice textualmente: «El choque ocurrido entre los vapores «Fénix» y «Frontera» tuvo lugar dentro de los términos de la jurisdicción de este Juzgado, y en la parte del río Grijalva cerrada al comercio de altura.» Como se ve en la primera parte de la consideración expresada el Juez local da por supuesto lo mismo que debía dilucidar, puesto que consigna con notable seguridad que el suceso tuvo lugar dentro de los términos de su jurisdicción, que en realidad no tiene según se ha demostrado; porque en el río Grijalva, como en todos los ríos del territorio nacional, solo la Federación ejerce jurisdicción legítima, por ella sola tiene sobre ellos señorío,

En la segunda parte del considerando que voy analizando, se dice qué: «el siniestro ocurrió en la parte del río ce-

rrada al comercio de altura.» Yo no me explico de dónde ha sacado el Juez local del Estado de Tabasco que el río Grijalva está en parte habierto y en parte cerrado al comercio de altura. El río Grijalva atraviesa desde la capital del Estado de Tabasco hasta la villa de Frontera, en donde desemboca en el Golfo, y en toda esa extensión de veinticuatro leguas ningún paraje ha sido declarado por la autoridad competente cerrado al comercio de altura, por cuyo motivo diariamente buques nacionales que proceden del extranjero ó de puertos nacionales, después de despacharse en el puerto de Frontera donde está establecida la aduana marítima y donde está también la capitania del puerto, suben el río y llegan á dejar sus cargamentos á la capital del Estado. Si acaso, lo que estará prohibido será que buques extranjeros suban á la capital con cargamentos; pero esta prohibición, que no atañe á los buques nacionales que lleguen de puertos extranjeros, reconoce otras causas y no basta para decir que el río está cerrado ni en todo ni en parte al comercio de altura. Más aún: concediendo que lo estuviera en realidad, como quiere el Juez de Tabasco, nada tendría esto que ver en el caso de que se trata, porque conforme á la ley de 25 de Enero de 1854, art. 2º, fracción III, todo choque de embarcaciones, sea de la clase y en el lugar que fuere, constituye un caso de almirantazgo, y corresponde por lo mismo su conocimiento á los tribunales federales. Mucho menos puede apreciarse el segundo considerando de la resolución del Juez local, consistente en que los buques abordados son nacionales, y los hechos que por tal motivo se esclarecen son del orden común. Nada tiene que ver la nacionalidad de las embarcaciones, puesto que la jurisdicción federal se ejerce lo mismo sobre buques extranjeros que sobre nacionales, siempre que el caso se encuentre en las condiciones de la ley, y ya se ha demostrado que el abordaje del «Fénix» y «Frontera» las llena todas, puesto que, sobre haber habido cho-

que de embarcaciones, el delito que puede haber existido en su realización tuvo lugar en el río Grijalva, que es el río de comunicación y en el cual se permite la navegación á los buques extranjeros, aunque no se les permita el comercio. La consecuencia, pues, deducida por el inferior, de la nacionalidad de los buques chocados, no es admisible en buena lógica, y los hechos que han de esclarecerse, no pueden reputarse del orden común.

Fundado, pues, en los preceptos constitucionales y en las doctrinas legales y principios jurídicos consignados en este informe, concluyo esperando que la justificación de la respetable Sala se sirva fallar, declarando que el Juzgado federal que desempeño, es el competente en sustitución del Juzgado de Distrito de Tabasco, para conocer del abordaje habido entre los vapores «Fénix» y «Frontera» la madrugada del 24 de Julio último en el río Grijalva del referido Estado de Tabasco.

Campeche, Diciembre 19 de 1879.—*Pedro Montalvo*.—  
Una rúbrica.

El C. Vallarta fundó su voto en favor de la jurisdicción del Juez local en las siguientes razones:

En negocios de la importancia que el presente tiene, y sobre todo cuando con pena disiento de la opinión de la mayoría de la Sala, me creo más que en otras ocasiones, obligado á hacer constar las razones de mi voto, exponiendo por escrito las que verbalmente manifesté en la larga discusión que este asunto ha tenido. Para proceder con orden analizando las diversas cuestiones que él entraña me encargaré de examinar los fundamentos alegados por los jueces y las partes en apoyo de la jurisdicción federal, sin olvidar los que se expusieron en los debates tenidos en esta Sala, para procurar afirmar después la con-

clusión que he defendido, sosteniendo la competencia del Juez local de Tabasco en el conocimiento de las controversias á que ha dado lugar la colisión de los vapores «Fénix» y «Frontera» en el río Grijalva.

## I

El primero y más robusto de los fundamentos en que se ha querido apoyar la competencia de los tribunales federales en ese asunto, es la ley de 25 de Enero de 1854, invocada con ese fin por el magistrado de Circuito de Mérida, por el Juez de Distrito de Campeche y por los abogados que intervienen en este negocio. Y la primera cuestión que hay que examinar, tratándose de esa ley, es esta: ¿está ella vigente en la parte que á esta competencia se aplica? Después de pesar las razones que se exponen para creer en el vigor de esa ley, yo he juzgado que ella está plenamente derogada.

Esta no es sólo una aserción mía; lo es también de nuestros hombres de Estado, publicistas y jurisconsultos que de esta materia se han ocupado; y ante la evidencia de los hechos hay que reconocer la esterilidad de los esfuerzos que se han empleado para contrariar este aserto y combatir el argumento tomado de estas respetables autoridades. El actual Ministro de Justicia, resolviendo con el mismo carácter que hoy tiene, una consulta del Comandante del Departamento de Marina del Norte, refiriéndose á la ley de 25 de Enero de 1854, decía esto en 19 de Marzo de 1869: "Y

que de embarcaciones, el delito que puede haber existido en su realización tuvo lugar en el río Grijalva, que es el río de comunicación y en el cual se permite la navegación á los buques extranjeros, aunque no se les permita el comercio. La consecuencia, pues, deducida por el inferior, de la nacionalidad de los buques chocados, no es admisible en buena lógica, y los hechos que han de esclarecerse, no pueden reputarse del orden común.

Fundado, pues, en los preceptos constitucionales y en las doctrinas legales y principios jurídicos consignados en este informe, concluyo esperando que la justificación de la respetable Sala se sirva fallar, declarando que el Juzgado federal que desempeña, es el competente en sustitución del Juzgado de Distrito de Tabasco, para conocer del abordaje habido entre los vapores «Fénix» y «Frontera,» la madrugada del 24 de Julio último en el río Grijalva del referido Estado de Tabasco.

Campeche, Diciembre 19 de 1879.—*Pedro Montalvo.*—  
Una rúbrica.

El C. Vallarta fundó su voto en favor de la jurisdicción del Juez local en las siguientes razones:

En negocios de la importancia que el presente tiene, y sobre todo cuando con pena disiento de la opinión de la mayoría de la Sala, me creó más que en otras ocasiones, obligado á hacer constar las razones de mi voto, exponiendo por escrito las que verbalmente manifesté en la larga discusión que este asunto ha tenido. Para proceder con orden analizando las diversas cuestiones que él entraña me encargaré de examinar los fundamentos alegados por los jueces y las partes en apoyo de la jurisdicción federal, sin olvidar los que se expusieron en los debates tenidos en esta Sala, para procurar afirmar después la con-

clusión que he defendido, sosteniendo la competencia del Juez local de Tabasco en el conocimiento de las controversias á que ha dado lugar la colisión de los vapores «Fénix» y «Frontera,» en el río Grijalva.

## I

El primero y más robusto de los fundamentos en que se ha querido apoyar la competencia de los tribunales federales en ese asunto, es la ley de 25 de Enero de 1854, invocada con ese fin por el magistrado de Circuito de Mérida, por el Juez de Distrito de Campeche y por los abogados que intervienen en este negocio. Y la primera cuestión que hay que examinar, tratándose de esa ley, es esta: ¿está ella vigente en la parte que á esta competencia se aplica? Después de pesár las razones que se exponen para creer en el vigor de esa ley, yo he juzgado que ella está plenamente derogada.

Esta no es sólo una aserción mía; lo es también de nuestros hombres de Estado, publicistas y jurisconsultos que de esta materia se han ocupado; y ante la evidencia de los hechos hay que reconocer la esterilidad de los esfuerzos que se han empleado para contrariar este aserto y combatir el argumento tomado de estas respetables autoridades. El actual Ministro de Justicia, resolviendo con el mismo carácter que hoy tiene, una consulta del Comandante del Departamento de Marina del Norte, refiriéndose á la ley de 25 de Enero de 1854, decía esto en 19 de Marzo de 1869: "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 *en el punto de la cuestión*, para decidir la competencia de los tribunales mexicanos en el caso ocurrido á bordo del «Margarita.» (1) El Sr. Ramirez en su «Código de los extranjeros,» afirma también que la «ley de 25 de Enero de 1854 está implícitamente derogada por la de 23 de Noviembre de 1855.» (2) Y el Sr. Gutiérrez repite este concepto en términos que no dejan lugar á duda, pues censurando que la ley de Enero de 1854 no se haya reemplazado con algo igual, ya que no sea mejor, enseña, sin embargo, que la «ley de 23 de Noviembre de 1855 echó por tierra la predicha ley, puesto que de un modo absoluto dijo que quedaban sin vigor todas las leyes expedidas sobre administración de justicia, desde Enero de 1853 hasta 23 de Noviembre de 1855,» deduciendo de esto, á mayor abundamiento, que «ahora será preciso atenerse á las disposiciones antiguas,» sobre la materia. [3] Contra el testimonio unánime de esas autoridades, contra sus palabras mismas, nada valen las alegaciones que se han hecho para sostener con esas mismas autoridades el vigor de la ley de Santa-Anna.

Pero respetable como lo es ese fundamento, no es el único, sino que hay otros y aun más sólidos, en favor de la opinión que reputa derogada esa ley: los que se toman, no ya de la autoridad de los jurisconsultos, sino de las demostraciones de la razón misma. Para evitar toda confusión de ideas en este punto, es preciso comenzar por reconocer que esa ley no sólo contiene sanas teorías, como decía el Sr. Mariscal, sino verdaderos principios de derecho internacional, teorías y principios que aunque encarnados en una ley

(1) Colección de Lozano y Dublin, tomo 10, pág. 558.

(2) Autor y obra citada. Verb. «Casas de Almirantazgo,» tom. 1.º, pág. 192, nota.

(3) Nuevo Código de la Reforma, tomo 1.º, pág. 350.

derogada, le han sobrevivido por la sencilla razón de que el legislador de un país no puede derogar el derecho de gentes. Las teorías que el Sr. Mariscal aplicó en el caso del «Margarita,» son las doctrinas de los publicistas que citó, y doctrinas cuyo mérito y valor en nada disminuye la derogación de la ley de Santa-Anna. Quede, pues, establecido que la cuestión no versa sobre los principios internacionales que esa ley contiene.

Lo que hay que averiguar para saber si ella está ó no derogada en la parte que á esos principios no se refiere, es si ella es ó no una *ley de administración de justicia*, porque si lo fuere, los arts. 19, 31 y 77 de la ley Juárez le quitan todo vigor, á pesar de cuanto en contrario se quiera decir, Y probar que la repetida ley de 1854 es de *administración de justicia*, es tan fácil como leerla. Ella está expedida por el Ministerio de Justicia, y por ese simple hecho no se puede confundir con alguna otra sobre guerra, hacienda, etc., como se ha pretendido. Ella define los casos de almirantazgo, señalando entre ellos algunos que no son de derecho de gentes, como después lo veremos; ella altera la competencia de los jueces para esos casos, pues la quita de los jueces de Distrito que la tenían según las leyes de 14 de Febrero de 1826 y de 22 de Mayo de 1834, para darla á los jueces de hacienda y á otros que no se llegaron siquiera á señalar; ella establece los procedimientos en los negocios de almirantazgo, procedimientos diversos de los que esas leyes de 1826 y de 1834 tenían designados: ella enumera los recursos que se dan contra la sentencia, declarando lo que se necesita para que cause ejecutoria . . . ¿No es ley de administración de justicia la que de esas materias se ocupa? Me parece que negarlo es negar la evidencia.

Hay más aún: los motivos, los fines de la ley de 23 de Noviembre de 1855 fueron, sin duda alguna, restablecer la administración de justicia federal bajo las bases consignadas en la Constitución de 1824 y sus leyes orgánicas, y de-

rogar todas las que en ese ramo había expedido el dictador-desconociendo esas bases fueron suprimir todos los tribunales creados por éste sobre las ruinas de la Suprema Corte de Justicia y tribunales de Circuito y de Distrito; fueron desconocer los fueros especiales, las jurisdicciones privilegiadas; fueron, en fin, restituir á su primitivo vigor el régimen federal en la administración de justicia, desconocido por Santa-Anna, y plantear las reformas que en esa ley se hicieron. Siendo esto así, ¿cómo se puede sostener que la ley de 1854, no está derogada por la de 1855, cuando aquella modificó las leyes federales en los negocios de almirantazgo, así en la competencia de los tribunales como en el procedimiento judicial? Habiendo derogado la ley de 1854 á la de Mayo de 1834 en lo relativo á causas de almirantazgo, ¿cómo se puede decir que la ley que vino á restablecer el vigor de esta no consiguió hacerlo, sobreviviéndole la de 1854? ¿Cómo la ley dictatorial que fué la derogación de una ley federal pudo quedar fuera del alcance de la ley Juárez, que se propuso restablecer el régimen federal en toda la administración de justicia?

Acabo de indicar que la ley de Santa-Anna reservó el conocimiento de ciertos casos de almirantazgo á jueces que no llegó á designar, y me importa esclarecer este punto para demostrar que ni durante la administración que expidió tal ley, estuvo en pleno vigor, ni pudo ser aplicada á casos como el del «Fénix» y «Frontera.» Su art. 3º dice esto: «*Establecida la navegación interior* de que habla la parte final del pár. 8º del art. 1º *se designarán los jueces* que deben conocer en el caso que comprende y en el de daños y perjuicios á que se refiere el pár. 2º del art. 2º» Y como las partes citadas de la ley son precisamente la materia del debate en este negocio, es necesario copiarlas á la letra: la parte final del pár. 8º del art. 1º, es esta: «Son causas de almirantazgo las que versen. . . . Sobre crímenes ó delitos cometidos á bordo de embarcaciones nacionales. . . .

en los ríos, lagos y canales interiores y de comunicación, donde las leyes permitían que naveguen buques extranjeros.» Y el pár. 2º del art. 2º es este: «Son también causas de almirantazgo. . . . Todas las demandas civiles sobre daños y perjuicios causados en el mar ó en los ríos, lagos y canales de que se ha hablado en el pár. 8º del artículo anterior.»

Se deduce de esto que la administración Santa-Anna pensó expedir una ley sobre *navegación interior*, que no expidió, y que se reservó para ese caso *designar los jueces* que debían conocer de los casos de almirantazgo, ya civiles ya criminales, que ocurrieran en *los ríos, lagos y canales interiores*, y tales jueces nunca fueron designados en disposición alguna. La ley, pues, quedó incompleta, quedó sin aplicación posible, en términos regulares de derecho, á casos como el que nos ocupa. Si la colisión entre el «Fénix» y el «Frontera» hubiera ocurrido en el mes de Febrero de 1854, ¿qué juez habría conocido de ella? Si aquella administración hubiera tenido que señalar ese juez, que la ley no designó, en respeto de las máximas de la jurisprudencia universal, que prohíben el nombramiento de un juez *ad hoc*, habría tenido que resolver que de tal colisión conociera el juez común ó á lo sumo el tribunal mercantil. Y hacer hoy á los jueces de Distrito herederos de una jurisdicción que nunca tuvieron según las leyes federales; que no ejercieron ni aun los de hacienda con quienes Santa-Anna los reemplazó; diré más todavía, de una jurisdicción que en los tiempos mismos de la dictadura perteneció á los tribunales de comercio, es, en mi concepto, una pretensión contra la que se rebela el buen sentido.

Debo probar lo que acabo de decir, y voy á hacerlo: voy á probar que en los tiempos de la dictadura las demandas de que habla el párrafo II del art. 2º de la ley de 25 de Enero de 1854, no fueron casos de almirantazgo sino negocios mercantiles de la competencia de los tribunales de co-