

mercio. Pocos meses después de expedida esa ley, se sancionó el Código de comercio, cuyo art. 188 dispuso esto: «La calidad de porteadores de comercio se extiende no sólo á los que se encargan de trasportar mercaderías por tierra, sino también á los que hacen el transporte por *ríos y canales navegables*; pero no están comprendidos en esta denominación los agentes del transporte marítimo.» Y la jurisdicción de los tribunales mercantiles para conocer de esas demandas sobre daños y perjuicios causados en los ríos y canales navegables, está bien determinada en los arts. 942, 943 y 945, concordados con el que acabo de citar, con el 196, el 218, fracción III, etc., etc.

Si se recuerda que ese Código fué publicado el 16 de Mayo de 1854, es decir, poco después de la ley de 25 de Enero de ese año, tendremos que reconocer que aquel derogó á esta en la parte al menos que se refiere á los casos de almirantazgo en los *ríos y canales navegables*. Acaso la administración Santa-Anna se convenció de que ni en el gobierno dictatorial tenía razón de ser una disposición que, chocando con las tradiciones de nuestra jurisprudencia, y que no teniendo nada que ver con el derecho internacional, hacia de negocios exclusivamente mercantiles, casos de almirantazgo. Pero sea de esto lo que fuere, es lo cierto que en lugar de designar el dictador *los jueces* que de esos casos conocieran, invistió con la jurisdicción necesaria á los tribunales mercantiles, para resolverlos, no ya como negocios de almirantazgo, sino como asuntos de comercio. Bajo la administración misma de Santa-Anna no habría pasado por este motivo como caso de almirantazgo la demanda de daños y perjuicios que nos ocupa y que se quiere hacer de la competencia federal. Sin necesidad, pues, de invocar la ley de 23 de Noviembre de 1855, que derogó la de Enero de 1854, vemos que esa competencia federal para la demanda de perjuicios, es insostenible.

Quiero mantenerme en el terreno á que en mi análisis he llegado, para refutar las argumentaciones en que esa competencia se apoya: quiero suponer que esa ley de Enero estuviera vigente. Ni aun en esa falsa hipótesis ella sería aplicable á la colisión de vapores que ocurra en el Grijalva. Hé aquí las razones de esta opinión mía.

Hemos visto que la ley, cuando habla de *ríos, lagos y canales interiores*, exige como circunstancia esencial para que exista la jurisdicción de almirantazgo, que *las leyes permitan que naveguen en ellos buques extranjeros*. Y esta exigencia de la ley tiene siquiera una apariencia de razón, porque se consideró sin duda que en donde no hay *extranjeros*, basta la ley común para resolver todos los casos, ya civiles, ya criminales, que entre nacionales ocurran. Y digo *apariencia* de razón, porque es falsa, y para los pueblos débiles peligrosísima, la teoría de que no es la ley común la que debe regir en el territorio nacional en las relaciones jurídicas de los extranjeros, sino que hay que recurrir para juzgar á estos, al derecho de gentes. Ya llegará la vez en que pueda desarrollar esta indicación. Por ahora, para no interrumpir mi método, debo proseguir mis razonamientos.

Haciéndolo, diré que ni los abogados que con tanto empeño como ilustración han sostenido la competencia federal, han podido citar una ley que permita á los buques extranjeros navegar en el Grijalva, porque esa ley, de seguro, no existe. Para cubrir la falta de ese requisito legal, se ha dicho que la aduana marítima de Frontera acostumbra dar permisos á los buques extranjeros en lastre para remontar el Grijalva y cargar en sus riveras palo de tinte; y todo lo más que ha podido hacerse es citar una circular á propósito de esos permisos. Pero en mi sentir, esas alegaciones, lejos de probar lo que era necesario, sólo acreditan que no se ha llenado el requisito esencial para que en la navegación del Grijalva pueda haber casos de almirantazgo, según

la ley de 1854. Sin entrar en las consideraciones que surgen de la naturaleza internacional que á la colisión de buques aun nacionales se quiere dar, sólo observaré que el permiso, la circular, no es *la ley*, porque *ese permiso* á algunos buques para fin determinado, no es la ley que abre la navegación del río para todos los efectos del comercio; porque la facultad del Ejecutivo para abrir y cerrar puertos, no es la facultad de abrir la navegación interior al comercio extranjero, como no lo sería la de permitir el comercio de cabotaje á buques que no sean nacionales. Sobre este punto, y con relación al río Grijalva, yo profeso la opinión del magistrado Campbell de la Suprema Corte de los Estados-Unidos, quien hablando del río Alabama en el caso de una colisión de vapores muy semejante á la que nos ocupa, decía: «El río Alabama no es un mar interior. Su navegación no estaba abierta á un sólo buque extranjero cuando esta colisión tuvo lugar. Ningun puerto había sido establecido en él por la autoridad del Congreso. El comercio que se hacía en él consistía principalmente en los productos del Estado, y en los objetos recibidos en cambio en el único puerto del Estado. En toda su extensión estaba sujeto al mismo Gobierno del Estado, y su policía no constituye una necesidad para la marina.» [1] Y lo mismo exactamente debe decirse del Grijalva: su navegación no está abierta al comercio extranjero por la ley del Congreso: el comercio que en él se hace consiste principalmente en el cambio de los productos del Estado y de las mercancías recibidas en el puerto de Frontera: por fin, ese río, en toda su extensión navegable, corre por el territorio sujeto solo al Estado de Tabasco.

1 "The Alabama river is not an inland sea. Its navigation was not open to a single foreign vessel when this collision took place. No port have been established on it by the authority of Congress. The commerce that passes over it, consists mainly of the products of the State and the objects received in exchange at the only seaport of the State. For its whole length it is subject to the same State government and its police does not involve a necessity for a navy." Jackson v. Steamboat. "Magnolia."—Howard's reports, vol. 20, pág. 340.

Se ha intentado aplicar á la colisión del «Fénix» y del «Frontera» el párrafo tercero del art. 20 de la ley de 1854; pero ni en la hipótesis sobre que estoy discurriendo, cabe esa aplicación. Porque «el choque de embarcaciones» de que este artículo habla, se refiere evidentemente al que ocurra en la mar y no en los ríos, supuesto que, según la ley, no hay más casos de almirantazgo en los ríos que los expresados en los párrafos octavo del art. 10 y en el segundo del art. 20, según se deduce del precepto de la parte final del art. 30 Si la intención del legislador hubiera sido que el choque de embarcaciones en ríos fuera también caso de almirantazgo, de seguro lo habría expresado así: no sólo no lo hizo, sino que de sus palabras contenidas en ese art. 30 se infiere rectamente que no fué esa su voluntad. Por otra parte, es requisito esencial, como he dicho, para que la navegación de ríos tenga ese carácter internacional que quiso darle la ley de 1854, que esa navegación esté permitida por la ley á buques extranjeros: entender esta en otro sentido, es no sólo desconocer sus motivos, sino dar vida bajo su nombre á una teoría cuyas absurdas consecuencias bastan á hacerla inadmisibles: si el choque de embarcaciones ha de ser siempre un caso de almirantazgo, según esa ley, aunque ocurra en ríos, lagos ó canales interiores en que no naveguen buques extranjeros, hay que aceptar, como necesaria y lógicamente consecuencia de ese principio, que un choque de canoas en el lago de Texcoco ó en los canales que entran á las calles de esta capital, es un caso de almirantazgo . . . . . No tenemos el derecho de interpretar una ley de un modo que la lleva al absurdo, que pone en ridículo al legislador. Los autores de la ley de 1854 jamás llegaron á creer en *ese caso de almirantazgo* ocurrido en las calles de México.

Pero para no poderse aplicar la ley de 1854, aunque no estuviera derogada por la de 1855, aunque este caso cupiese

dentro de sus preceptos, hay, además de las expuestas, otra razón que es decisiva. Aquella ley, en la parte que á este negocio se pretende aplicar, es contraria á la Constitución vigente. Si rigiera la de 1824, pudiera, acaso con cierto esfuerzo de ingenio y siguiendo los precedentes norteamericanos, sostenerse que la jurisdicción de almirantazgo comprende á los ríos en los casos detallados en la ley de 1854; pero diversos en sus esenciales preceptos relativos los de esas dos Constituciones, los de la vigente no permiten que los tribunales federales conozcan ni de los delitos cometidos á bordo de los buques nacionales que navegan en nuestros ríos, ni de las demandas de daños y perjuicios, ni del choque de embarcaciones en nuestras aguas interiores. Reservo para su lugar oportuno el exponer esta cuestión constitucional, y por ahora, creyéndome autorizado para afirmar que, ni aun suponiendo que la ley de 23 de Noviembre de 1855 no hubiera derogado la de 25 de Enero de 1854, esta podría tener aplicación en el presente negocio, deduzco de lo que llevo dicho, como conclusión bien establecida, que en esta ley no se puede fundar la competencia de los tribunales federales para conocer del abordaje que nos ocupa.

## II

Descubriendo poca confianza en la solidez del primer fundamento invocado para defender esa competencia, se ha apelado á otro y se ha traído la *Ordenanza de las matrículas de mar*, de 12 de Agosto de 1802, para reforzar las argumentaciones tomadas de la ley de 1854. Diversas razones se han alegado con el fin de demostrar que las disposiciones de esa Ordenanza comprenden á los *naufragios* acaecidos

en ríos, y se han hecho grandes esfuerzos para probar también que los tribunales federales son hoy los herederos y sucesores de la *jurisdicción militar de marina* creada por el rey de España, y todo esto con el propósito de llegar á esta consecuencia: cayendo el hecho de que se trata bajo el imperio de la Ordenanza, son los tribunales federales los competentes para conocer de él. Debo ya encargarme de analizar el valor de todos estos nuevos argumentos.

El juez de Campeche invoca la autoridad del Sr. Gutiérrez para asentar que á falta de ley nacional, se debe ocurrir á la Ordenanza de matrículas, á fin de definir la jurisdicción de almirantazgo; pero no se cita esa doctrina en toda su extensión, y es necesario hacerlo para comenzar por establecer qué fuerza pueda tener hoy esa Ordenanza. El Sr. Gutiérrez, hablando de ella, hace esta importante advertencia: «Téngase presente que la jurisdicción militar en la República, sea marítima ó terrestre, en tiempo de paz no tiene más facultades que las que tengan exacta conexión con el servicio militar, según lo declara el art. 13 de la Constitución.» [1] La Ordenanza de matrículas que prodigó el fuero de marina, que estableció tribunales especiales, que creó una jurisdicción privativa con facultades que no tienen conexión con el servicio militar, está en su mayor parte en oposición con ese art. 13. Si además de esto, se considera que ella no conoce siquiera la palabra «almirantazgo» sino que en su lugar emplea la de «tribunales de marina,» los especiales de que he hablado, ya se comprenderá con cuánta circunspección se deben registrar los preceptos de esa ley para aplicarlos hoy á caso alguno. Aun suponiendo que la Ordenanza conserve todavía su vigor, cosa que es bien disputable, no se negará que invocar sin discernimiento una ley contraria á la Constitución para hacer cumplir la Constitución; que sostener la competencia

1 Código de la Reforma, tomo segundo, parte II, pág. 153.

*federal*, fundada en la que tenía un tribunal *especial*, tiene mucho de inaceptable. En mi concepto, la jurisdicción federal en estos casos no debe tomarse de la Ordenanza sino de otras leyes; por ejemplo, el art. 42 del tít. 10 declara que «pertenece al mismo juzgado de marina el conocimiento de los delitos que de cualquier especie y por cualquier individuo se cometiesen á bordo de los buques mercantes . . . así en alta mar como en las costas ó puertos:» yo, para fundar la jurisdicción federal en ese caso, no citaría ese precepto de la Ordenanza, sino los principios de derecho internacional que hacen de él un caso de *derecho marítimo*, y el texto relativo de la Constitución que declara de la competencia federal esos casos. Pero prescindiré de las observaciones que sobre este punto pudiera hacer para entrar de lleno al fondo de la cuestión, tal como se ha tratado aquí. ¿Es cierto que la *Ordenanza de las matrículas de mar* sea aplicable también á los ríos? Este es el punto que me va á ocupar.

El sólo título de esa ley nos está revelando que ella se dió para *la mar* y no para *los ríos*: esta sencilla observación basta para romper por su base todas las argumentaciones que pretenden hacerla extensiva á la navegación de estos. Si esa observación no nos persuade de esta verdad, la lectura de la ley nos convence de que no puede ser aplicable á la navegación *de ríos*, porque su espíritu, sus conceptos, sus palabras, demuestran que ella se escribió sólo para *la mar*. Citaré algunos de sus preceptos al acaso: las disposiciones relativas á *naufragios*, por ejemplo (título 60, art. 10 y siguientes hasta el 18), no pueden tener aplicación sino á *la mar*. «Con noticia de haber naufragado alguna embarcación en *la costa*, el comandante se transferirá al paraje del fracaso, etc.» dice el artículo 11. «Si la embarcación naufragada estuviere *sin gente*, se apoderará el jefe militar de la marina de todos los papeles y libros . . . pero si en



la embarcación perdida no se hubieren *hallado documentos*, se depositará todo lo reconocido . . . y se hará *pública del naufragio por edictos* . . . para que puedan venir en conocimiento los interesados . . . y si en *el primer mes* despues de la publicación, no pareciere quien haga constar su derecho, podrán venderse dichos efectos, etc.» tal es la disposición del art. 12. «*Del mismo modo que en los naufragios*, han de entender los comandantes de marina de la custodia y adjudicación de todo aquello que *la mar* arrojase á las playas, bien sea producto de la *misma mar* ó de otra cualquiera especie que *no teniendo dueño* corresponderá á quien lo hubiere encontrado, lo mismo que al que extrajere conchas, ámbar, coral, etc.» según se expresa el art. 18. ¿Es posible suponer que el legislador que escribió esos preceptos, tuviera en ellos presentes á *los ríos*? ¿No se ve, por el contrario, en esas palabras clarísimo el concepto de que se habla sólo de los naufragios en *la mar*, porque son los únicos en que es posible ignorar el nombre, la procedencia, el dueño del buque? ¿No se ve que sería hasta ridículo poner *edictos* y esperar un *mes* para que los comandantes de marina sepan quiénes son los interesados en un buque que naufrague en el Grijalva ó en el Chapala, ó en cualquiera otro río ó lago interior? ¿No se está viendo que esas palabras excluyen por necesidad al naufragio en *los ríos*, por el simple hecho de no ser adaptables á ellos tales disposiciones?

Bastan estas sencillas reflexiones, basta la lectura de la Ordenanza, para formar la convicción de que ella se escribió toda para *la mar* y que no es aplicable á *los ríos*. A cada paso se habla en ella de *la mar*, de los *puertos*, de las *costas*, de las *cosas de mar*; pero ni una sola vez se trata de *los ríos*, y cuando ha sido preciso ocuparse de ellos, el legislador usa la palabra técnica «*rías*,» palabra que ella sola mata la pretensión de aplicar la Ordenanza á la *agua dulce*.

Pero yo no debo contentarme con esas reflexiones, si no que tengo que encargarme directamente de las argumentaciones contrarias. Para probar que el abordaje en ríos está regido por la Ordenanza, se citan los arts. 3º, 10º y 17º de su título 6º. El primero está así concebido: «A la jurisdicción militar de marina corresponden las materias de *pesca, navegación, presas, arribadas y naufragios* . . . todo lo relativo á la *seguridad y limpieza de los puertos*, balizas y linternas . . . y á las fábricas de armas, jarcias, lonas, betunes ó cualquier otros efectos para el servicio de mi Armada, *aun establecidas en poblaciones mediterráneas.*» El art. 10º dice esto: «Corresponderá también á los gefes militares de marina, entender de las *arribadas, pérdidas y naufragios* en todas las *costas y puertos* de mis dominios.» Y por fin el 17º manda que: «El Juzgado militar de marina limitará su conocimiento en tales ocasiones, á la parte facultativa y criminal del hecho, al socorro de los naufragios y salvamento del buque y carga con todo lo demás que pertenezca á las *cosas de mar*, sin introducirse á juzgar de las materias peculiares del comercio . . . ; pero será de la incumbencia de los comandantes militares de marina, entender privativamente en todas las causas de incendio en los astilleros ó buques mercantes, en las de abordaje, varadas, y otras averías que se experimenten *fuera ó dentro de los puertos.*» Con estos preceptos se ha creído probar que el *abordaje*, el *naufragio* en río está sujeto á la Ordenanza, y para ello se han expuesto varios argumentos.

Se ha dicho que la ley habla de navegación en general, y que como *ubi lex non distinguit, nec non distinguere debemus*, en ella se comprende á los ríos: se ha dicho que como estos están *dentro* de los puertos, los abraza aquella disposición de la Ordenanza: se ha dicho que «concordando esos artículos con el 22 del mismo título, que atribuye á los tribunales de marina el conocimiento de todo lo relativo á la pesca, no sólo en las *rías* que son parte de los ríos, sino

en todas las partes ó parajes que se comuniquen con la mar, por mayoría de razón debió concedérselo para conocer de los casos que se ofrecieran en la navegación interior.» Pesemos la fuerza de estos argumentos.

Abstracción hecha de las palabras mismas de la ley, que prueban que ella se refiere á la *mar* y no á los *ríos*, existe un texto en ella, que por más que se haya querido adular en su sentido, no deja lugar á duda sobre el límite de la jurisdicción de marina. Es el art. 22 del título 6º, que está concebido en estos términos: «Del conocimiento privativo del Juzgado de marina ha de ser el de todo lo relativo á la pesca, ya sea hecha *en la mar como en sus orillas, puertos rías, abras y generalmente en todas partes*  *donde bañe el agua salada y tenga comunicación con la mar.*»  Y límite más exacto no se puede desear: la jurisdicción de marina llega hasta donde *bañe el agua salada*, y en los ríos «hasta donde llegan las mareas y se mezclan las aguas dulces con las saladas,» que es la significación técnica de la palabra *ría*, usada por el legislador. [1] Después tendremos ocasión de ver que este límite de la jurisdicción marítima establecido por la ley española, está también reconocido en otras respetables legislaciones. Por ahora debemos advertir que las argumentaciones que extienden esa jurisdicción hasta la *agua dulce*, comienzan por adular, no ya el espíritu, sino la letra de ese art. 22: la interpretación que se hace de la palabra *ría* para comprender en ella al río, no se puede efectivamente sostener.

Pero ese art. 22, se replica, habla sólo de pesca y no se refiere ni á *navegaciones*, ni á *naufragios*, ni á *presas*, ni á *arribadas*, no debiendo por consiguiente en estas materias, quedar la jurisdicción limitada á la *agua salada*. Las leyes españolas se encargan de contestar á esa replica: una de

1 Ría: La parte del río próxima á su entrada en la mar y hasta donde llegan las mareas y se mezclan las aguas dulces con las salobres. "Diccionario Enciclopédico de la lengua."

ellas equipara la *pesca* y la *navegación*, por lo relativo al privilegio de los matriculados, declarando que tal privilegio se goza sólo «en la extensión del agua salada,» (1) y en otras varias vemos que la *navegación* de los ríos se rige por reglas diversas de la de la agua salada. (2) Respecto de naufragios y abordajes, los mismos artículos de la Ordenanza que me están ocupando, dicen terminantemente que se habla sólo de los ocurridos *fuera ó dentro de los puertos*, y por consiguiente no en los ríos.

Porque entender las palabras «*dentro del puerto*,» en el sentido de comprender al río que en él desemboca, es darle una significación que no tienen evidentemente. La ciudad de Veracruz, aunque situada en el *puerto* de Veracruz, no está «dentro de él,» porque esa ciudad no está *dentro* «del lugar seguro y defendido de los vientos donde pueden entrar las embarcaciones con seguridad y hallan asilo contra las tempestades,» que es lo que se llama puerto. Y menos insostenible sería que el tribunal de marina fuera el gobierno en la ciudad de Veracruz, que la pretensión de que él conociera de naufragios ocurridos á muchas leguas del puerto, en el río que desembocara en él. Para creer yo que la Ordenanza limitó la jurisdicción de marina á los puertos y no la extendió á los ríos, me fundo en que ella le encargó sólo la *seguridad y limpieza* de aquellos y no de estos, en que ella no reconoce tal jurisdicción en las *poblaciones mediterráneas*, sino en el caso especial de que habla. Ante estos preceptos de la ley son estériles los esfuerzos que se hacen para probar que el tribunal de marina debe conocer de los naufragios en ríos, porque estos están *dentro de los puertos*.

Incontestables como me parecen todas estas consideraciones para afirmar que no cabe en los preceptos de la Or-

1 Ley 1.<sup>a</sup>, tít. 7.<sup>o</sup>, lib. 6.<sup>o</sup>, Nov. Recop.  
2 Ley 16, tít. 30, lib. 7.<sup>o</sup>, Nov. Recop.

denanza un abordaje ó naufragio ocurrido en río, muchas leguas arriba de la *ría*, hay todavía otra razón especial para México, y decisiva en la corroboración de ese concepto. Los artículos de la Ordenanza de que he estado hablando, nunca se observaron en Bilbao, porque el art. 21 del tít. 11 de la misma Ordenanza dispuso que: «En lo perteneciente á varadas y naufragios seguirán los consulados de Bilbao y Sn. Sebastian, en la posesión de disponer el salvamento de los naufragios y cargamentos con independencia de *todo otro juzgado*.» Sabido como lo es, que la Ordenanza de Bilbao vino á ser en México el Código de Comercio, que estuvo vigente en toda la República, no se puede dudar que á sus prescripciones y no á las de las Ordenanzas de matrículas habría que ajustarse en cuanto á la jurisdicción de los tribunales que conocieran de los naufragios, si estas cuestiones hubieran de decidirse conforme á las leyes españolas. La misma razón que hubo para que ese Código fuera la ley de Bilbao, existió para que lo fuera también entre nosotros: la voluntad del legislador.

Pues bien: esa ley expresa y terminantemente faculta á los tribunales de comercio para conocer de los naufragios de buques mercantes, considerándolos como simples asuntos de comercio. En el núm. 10 de su cap. 19, dice esto: «Por cuanto sucede muchas veces *en las costas* de la jurisdicción de este consulado, naufragar, varar ó quebrarse algunos navíos. . . . y se han experimentado algunas cuestiones . . . y se han originado graves inconvenientes. . . en conocido daño de los interesados individuos de este comercio, atendiendo á evitar estos inconvenientes, se ordena y manda que luego que sucedan tales desgracias, se dé cuenta al consulado. . . . y que inmediatamente acudan Prior y Cónsules. . . . al paraje en donde se halle el navío naufragado. . . . y hagan cuantas diligencias sean posibles para salvar [la carga] mediante la jurisdicción que tie-

nen. . . . . y que como protectores del comercio deben y pueden entender en todas estas materias. . . . . averiguando con toda justificaci6n lo que á cada interesado tocara. . . . . *procediendo contra algunos, si se hallaren culpables en el naufragio.* . . . . oyendo á los expresados verbal y judicialmente, etc.» No se puede conceder en t6rminos m6s expl6citos la jurisdicci6n á un tribunal para conocer de determinados negocios.

Si conforme al art. 17, tít. 6º de la ordenanza de matr6culas, y á la Real Orden de 20 de Mayo de 1804, (1) el tribunal de marina, en donde no regía la Ordenanza de Bilbao, debía limitar su conocimiento á la *parte facultativa y criminal* de la varada, naufragio, abordaje, etc., para que después los consulados juzgaran de las materias pertenecientes al comercio, en donde este C6digo estaba vigente, muy diversa regla debía observarse. Y reconociendo que las reales c6dulas que lo aprobaron privaron al Consulado de Bilbao de ejercer jurisdicci6n en materia criminal, debiendo este en todos casos remitir á los culpables á la justicia ordinaria, «para que ella los condene á la pena que merezcan, seg6n la gravedad del delito,» es preciso reconocer tambi6n que no podían ser competentes los jueces de marina en los pa6ses regidos por esta ley, para conocer ni de la parte criminal de un naufragio, puesto que á los responsables se debían remitir á la justicia ordinaria. Esto, indispensablemente, ha tenido que suceder en M6xico y en Bilbao bajo el imperio de ese C6digo.

Pretender ahora que los tribunales federales, á quienes sin raz6n se les supone sucesores de los tribunales de marina, conozcan de todos los naufragios ya en la mar, ya en los r6os, cuando las mismas leyes en que esa pretenci6n se quiere fundar, negaron tal jurisdicci6n á esos tribunales

1 Nota 10 á la ley 10, tít. 7º, lib. 6º, Nov. Recop.

en los casos de que he hablado, es una pretenci6n condenada por las mismas leyes que en su apoyo se invocan. No es mi objeto ocuparme del naufragio mar6timo, ni fijar la competencia de los tribunales que de 6l conozcan, ni señalar qu6 parte de las antiguas leyes españolas han quedado vigentes después de las modificaciones operadas por nuestra actual legislaci6n: (1) ocuparme de esos puntos sería desviarme por completo de mi prop6sito: este ha quedado cumplido y satisfecho desde que he probado, como creo haberlo hecho, que aun suponiendo íntegro el vigor de la Ordenanza de matr6culas de mar, que aun concediendo que los tribunales federales sean los sucesores de la jurisdicci6n de marina, no es exacto, no es sostenible que el abordaje, el naufragio ocurrido en r6o, esté sujeto á las prescripciones de esa ley.

### III

Se ha pretendido fundar la competencia federal en otros motivos: se ha dicho «que los r6os, lagos y demas aguas interiores forman parte del mar, puesto que pertenecen á ese

1 Desde que se publicó el «Reglamento para el buen orden y policia de los puertos de mar,» en 12 de Septiembre de 1879, la vigencia de las Ordenanzas de matr6culas es aun m6s disputable. Sin inquirir si caben en las disposiciones de un reglamento preceptos tan importantes como los que aqu6l contiene, es un hecho que 6l ha refundido los preceptos que podían considerarse vigentes en la antigua Ordenanza. De notarse es que ese Reglamento no está hecho para «los r6os,» sino para «la mar.» Sus arts. 176 al 190, que tratan de los abordajes «mar6timos,» contienen las prescripciones que deben reputarse conformes con nuestra legislaci6n vigente. Se observará que en lugar de que el tribunal especial de marina conozca «de la parte facultativa y criminal del hecho,» hoy el capitán de puerto no puede más que levantar la acta de que hablan los art6culos 179 y 181, y esa acta, con su parecer en cuanto á la culpabilidad ó inculpabilidad que aparezca, se remitirá al Juez de Distrito para que este proceda como estime arreglado á derecho (art. 183). Este Reglamento deja bien definidos varios puntos que se han debatido en este negocio. Yo no he querido hacer uso de 6l para refutar las argumentaciones que se toman de la Ordenanza de matr6culas, para no fundar las m6s en un Reglamento de cuya validez se duda, al menos en cuanto á ciertos puntos.