

embargos bajo las leyes de impuestos, navegación y comercio de los Estados Unidos, *cuando los embargos se han hecho en aguas que son navegables desde la mar* por buques de diez ó más toneladas. . . . como también sobre la alta mar, dejando á salvo á los litigantes en todo caso el derecho á los recursos de la *common law*, cuando ésta es competente para darlos.» [1] Esta ley expedida en los primeros días de la República, cuando vivían aun los autores de la Constitución, cuando estaban recientes los recuerdos de la discusión sobre el alcance y los motivos del precepto constitucional, esa ley nunca se interpretó ni menos se aplicó por los tribunales á la navegación de los ríos fuera del límite de la marea; por el contrario, creyendo que ese precepto no hacía más que sancionar las doctrinas recibidas del almirantazgo inglés, que limitan su jurisdicción hasta donde llega el flujo y reflujo de la marea [only upon waters within the ebbe and flow of the tide], se entendió siempre, y esto durante largos años, que los tribunales federales nada tenían que ver en la navegación de los ríos. Esta fué la Jurisprudencia establecida en los Estados Unidos durante medio siglo. Varias ejecutorias dan testimonio de ese hecho. (2) Séame permitido de paso hacer notar cómo la ley inglesa concuerda en este punto con la española y la francesa: según esas tres muy respetables legislaciones, la jurisdicción del almirantazgo no se puede ejercer en *agua dulce*.

El comercio de la parte occidental de los Estados Unidos, interesado en la navegación de los grandes lagos y de los ríos, comenzó á manifestarse descontento de esa doctrina, según nos los dice un magistrado de la Suprema Cor-

1 "Shall also have exclusive original cognizance of all civil causes of admiralty and maritime jurisdiction including all seizures under laws of import, navigation or trade of the United States where the seizures are made on waters which are navigable from the sea by vessels of ten or more tons burden. . . . as well as upon the high seas, saving to the suitors in all cases the right of a common law remedy, where the common law is competent to give it." Statutes at large, vol. 1<sup>o</sup>, pág. 77."

2 The Jefferson.—Wheaton's reports, vol. 10, pág. 428.

te, [1] y cuando ese disgusto llegó á ser profundo, trató el Congreso de remediar las dificultades que suscitaban las opiniones encontradas, que sobre este punto comenzaban á robustecerse.

En 26 de Febrero de 1845 se expidió, en efecto, una ley que lleva este título: «*Ley que extiende la jurisdicción de las Cortes de Distrito á ciertos casos, sobre los lagos y aguas navegables comunicadas con los mismos;*» (2) y en ella se dispone esto: «Que las Cortes de Distrito de los Estados Unidos tendrán la misma jurisdicción en asuntos de contratos y daños ó perjuicios que hayan pasado en, ó se relacionen con. . . . buques de más de veinte toneladas, registrados y licenciados para el comercio de cabotaje y empleados en negocios de comercio y navegación entre puertos y plazas en *diferentes Estados y Territorios, sobre los lagos y aguas navegables que se comunican con ellos*, como la que ahora tienen. . . las dichas cortes en casos de. . . buques empleados en la navegación y comercio en alta mar ó *aguas adonde llegue la marea* dentro de la jurisdicción marítima y de almirantazgo de los Estados Unidos. . . dejando sin embargo, á salvo á las partes. . . cualquier recurso conveniente que las leyes del Estado puedan darles, cuando esos buques estén empleados en tales negocios de comercio y navegación.» [3] Esta ley, léjos de servir de remedio á las dificultades existentes, las aumentó: fué atacada fuertemente como anti-constitucional por una parte, y no satisfi-

1 Mr. Clifford en su opinión en el caso del Lottawana.—Wallace's reports, volumen 21, pág. 585.

2 "And act extending the jurisdiction of the district courts to certain cases upon the lakes and navigable waters connecting the same."

3 "That the district courts of the United States shall have. . . the same jurisdiction in matter of contract and tort arising in, upon, or connecting. . . vessels of twenty tons burden and upwards enrolled and licensed for the coasting trade and at the time employed in business of commerce and navigation between ports and places in different States and territories upon the lakes and navigable waters connecting said lakes as is now possessed. . . by the said courts in cases. . . of vessels employed in navigation and commerce upon the high seas, or tide waters within the admiralty and maritime jurisdiction of the United States. . . saving, however, to the parties. . . any concurrent remedy which may be given by the State laws, when such steamer or other vessel is employed in such business of commerce and navigation." Statutes at large, vol 5<sup>o</sup>, págs. 726 y 727.



zo por otra á los que querían que se aboliera por completo el antiguo reconocido límite de la jurisdicción de almirantazgo, para que ésta se extendiera hasta los ríos.

Pasaron todavía más años sin que ni los medios empleados por los tribunales, ni esa ley del Congreso, pudieran resolver las dificultades, hasta que por fin la Suprema Corte afrontó de lleno la cuestión [was brought face to face to the question] sobre si la marea debía ser el límite de la jurisdicción marítima. [1] Esto tuvo lugar en 1851 con motivo de una colisión entre el vapor remolcador *Genesee Chief* y la goleta *Cuba* en el lago Ontario. En ese caso no solo se reputó constitucional la ley de 1845, sino que el presidente de la Corte, Mr. Taney, defendiendo la jurisdicción del almirantazgo, dijo lo siguiente, hablando de los grandes lagos que forman el límite de los Estados Unidos y el Canadá: «esos lagos son verdaderos mares interiores. Ellos por un lado bañan las costas de diferentes Estados y por el otro las de una nación extranjera. . . . Un grande y próspero comercio se hace por medio de ellos entre diferentes Estados y una nación extranjera. . . . En ellos se han encontrado escuadras enemigas, en ellos se han hecho presas; y todas las razones que existen para haber concedido la jurisdicción de almirantazgo al gobierno general en el Océano Atlántico, se aplican con igual fuerza á esos lagos.» [2] En defensa de aquella ley y de la jurisdicción marítima en los lagos, agregaba: «La única objeción hecha á esa jurisdicción es que no hay marea en los lagos y en las aguas que se comunican con ellos.» [3] Y la respondía diciendo: «Si estas aguas son públicas y navegables y por

1 Opinión citada por Mr. Clifford.

2 "These lakes are in truth inland seas. Different States border on them on one side, and a foreign nation on the other. A great and growing commerce is carried upon them between different States and a foreign nation... Hostile fleets have encountered on them, and prizes been made; and every reason which existed for the grant of admiralty jurisdiction to the general government on the Atlantic seas, applies with equal force to the lakes."

3 "The only objection made to this jurisdiction is that there is not tide in the lakes or the waters connecting them."

medio de ellas se hace el comercio entre diferentes Estados ó naciones, la razón para la jurisdicción es la misma. Si alguna distinción se quiere hacer. . . . es enteramente arbitraria.» (1) Y luego, precisando su concepto sobre el comercio entre *diferentes Estados*, razón capital de la defensa de la ley, decía: «. . . . La Ley de 1845 se extiende solo á tales buques, cuando ellos están haciendo el comercio entre *diferentes Estados*. Ella no se aplica á buques ocupados en *el comercio doméstico de un Estado*. . . . Y los tribunales locales. . . . ejercen jurisdicción concurrente *en todos los casos* que ocurran dentro de sus respectivos territorios, tan extensa é independientemente como fué ejercida por los antiguos trece Estados en los ríos en que se hace sentir la marea.» (2) La Corte, á pesar de la opinión del Magistrado Daniel, que dijo que la Constitución no se podía interpretar por consideraciones geográficas, ni de conveniencia mercantil, aprobó la opinión de Mr. Taney y quedó definido el punto de que la *marea* no era ya el límite de la jurisdicción de almirantazgo, cuando se tratara de aguas navegables que comunican entre sí á diversas naciones ó Estados. (3)

Después, en 1857, vino el caso de la colisión de los vapores *Wetumpka* y *Magnolia*, y en él se modificaron esencialmente por la Corte las opiniones de Mr. Taney, extendiendo la jurisdicción de almirantazgo hasta el comercio dentro de los límites de un Estado. Esta colisión tuvo lugar en el río Alabama, y por esto el magistrado Campbell, que disintió de la mayoría de la Corte, y que invocó para combatir la nueva extensión que se pretendía dar al almi-

1 "If it is a public navigable water, on which commerce is carried on between different States or nations the reason for the jurisdiction is the same. And if a distinction is made... it is merely arbitrary."

2 ".....the act of 1845 extends only to such vessels when they are engaged in commerce between different States. It does not apply to vessels engaged in domestic commerce of a State... And the States courts... exercise a concurrent jurisdiction in all cases arising within their respective territories, as broadly and independently as it is exercised by the old thirteen States, whose rivers are tide waters."

3 *Genesee Chief, v. Fitzhugh*, Howard's reports, vol. 12, págs. 450 y siguientes.



rantazgo, las mismas razones que Mr. Taney había alegado para que la marea no le sirviera más de límite, decía esto: «El río Alabama no es un mar interior . . . El comercio que se hace en él consiste principalmente en los productos del estado y los objetos recibidos en cambio en el único puerto del Estado.» (1) La mayoría de la Corte decidió, sin embargo, que esa colisión, caía bajo la competencia de la jurisdicción de almirantazgo, porque era un error creer que ésta se ejercía en virtud de la ley de 1845. Los magistrados Daniel, Campbell y Catron, no solo disintieron, sino que el primero se creyó obligado «solemny to protest,» y el segundo decía: «. . . Si el principio proclamado se lleva á sus lógicas consecuencias, todos los casos que ocurran en el transporte de la propiedad ó de las personas de las ciudades y puertos de diferentes Estados á otras ciudades ó puertos del mismo Estado ó de otro distinto; todos los casos provenientes de injuria ó daño en la navegación de las aguas interiores, ya sea que afecten la seguridad de las personas ó los títulos de la propiedad; todos los casos de auxilio á los que se ocupan en la navegación; todos esos casos para no enumerar otros, serán del conocimiento de las Cortes de Distrito en los Estados-Unidos. Si ha de prevalecer esta opinión de los jueces con relación al sistema de leyes que deben ser administradas, entonces toda esa clase de casos debe ser llevada ad *aliud examen* y colocada bajo el dominio de un código extraño, ya sea que esos casos ocurran *entre ciudadanos ú otros que no lo sean*. Los Estados quedan así privados de su poder para establecer sus propias leyes con relación á las personas ó cosas dentro de su territorio y las que están propiamente sujetas á su soberanía.» (2) Leyendo estas dos ejecutorias se notan

1 "The Alabama river is not an inland sea..... The commerce that passes over it, consists mainly of the products of the State and the objects received in exchange at the only sea port of the State."

2 "If the principle of this decree is carried to its logical extent, all cases arising in the transportation of property or persons from the towns and landing places of the different States to other towns and landing places, whether in, or out of the State; all cases of tort or damage arising in the navigation of the internal waters, whether involving the

luego conceptos contradictorios, no ya en cuanto al alcance de la jurisdicción de almirantazgo, sino sobre el verdadero fundamento de ella, y aún sobre el valor de la ley de 1845.

Un año despues, esto es, en 1858, vino otro caso á contrariar la ejecutoria de que acabo de hablar. Se trataba de un contrato de fletamento por virtud del que se debían trasportar ciertas mercancías por el vapor *Fashion* de un puerto á otro del Estado de Wisconsin. El magistrado Nelson, que expresó la opinión de la Corte, declaró incompetentes á los tribunales federales para conocer de ese caso, porque la ley de 1845 extiende la jurisdicción de almirantazgo á los lagos y ríos navegables que comunican con ellos, solo cuando *los buques estén empleados en negocios de comercio entre puertos de diferentes Estados*, y no cuando esto tiene lugar *entre puertos de un mismo Estado*. «Esta restricción de la jurisdicción, agregaba ese magistrado, fué sin duda sugerida por la limitación constitucional del poder del Congreso para regular el comercio. El texto dice: «El Congreso tendrá poder para regular el comercio con las naciones extranjeras y entre los diversos Estados y con las tribus indias. [1] Cita luego en su apoyo la respetabilísima opinión de Marshall, que asegura que el comercio interior de un Estado está reservado al mismo Estado, é invoca también la doctrina de Mr. Taney, que ya conocemos, de que la ley de 1845 no se puede aplicar al comercio doméstico de un Estado. Hablando sobre la naturaleza de la jurisdicción de almirantazgo, se expre-

security of persons or title to property, in either, all cases of supply to those engaged in the navigation, not to enumerate others, will be cognizable in the District Court of the United States. If the dogma of judges in regard to the system of laws to be administered prevails, then this whole class of cases may be drawn ad aliud examen, and placed under the dominion of a foreign Code, whether they arise among citizens or others. The States are deprived of the power to mould their own laws in respect of persons and things within their limits, and which are appropriately subject to their sovereignty." Jackson v. Steamboat "Magnolia." Howard's reports, vol 20, pag. 297 y siguientes.

1 "This restriction of the jurisdiction..... was doubtless suggested by the limitation in the constitution of the power in Congress to regulate commerce. The words are: "Congress shall have power to regulate commerce with foreign nations and among the several States and with Indian tribes."



sa así: ella «fué conferida al gobierno nacional estrechamente ligada con la concesión del poder comercial. . . . Parece pues que hay fundamento para restringir esa jurisdicción en cierta manera, dentro del límite de la concesión del poder comercial; y esto la limitaría, en casos de contrato, á aquellos concernientes á la navegación . . . . en alta mar, con las naciones extranjeras y entre distintos Estados. Los contratos que nacen del comercio puramente interior, son generalmente domésticos . . . . y apenas puede haberse intentado el llevarlos al conocimiento de las Cortes federales.» (1) Esta sentencia no solo está en pugna con la anterior que he citado, sino que no se acuerda con la opinión de Mr. Taney, expresada en el caso del *Genesse Chief*, sobre que la ley de 1845 no contiene regulaciones de comercio (contains no regulation of commerce).

En otro caso de colisión de buques ocurrido en el río Yazoo, la Corte, hablando de la jurisdicción de almirantazgo, decía en 1859: «Bajo el sistema inglés el flujo y reflujo de la marea, con pocas excepciones, si algunas hubo, establecía el hecho de la navegabilidad, y esta fué la doctrina generalmente seguida en este país hasta últimas fechas. La vasta extensión de nuestro fértil suelo, su próspero comercio, sus mares interiores, bahías y ríos, nos abren una prosperidad comercial en el porvenir, de que ningún país ha gozado. Las estrechas doctrinas del almirantazgo inglés que profesábamos. . . . fueron desatendidas, y se adoptaron los más liberales principios de la ley civil: esta ley tiene un carácter comercial, y se aplica á todas las aguas navegables, con excepción de las que sirven al comercio dentro de un mismo Estado. . . . El que se hace en-

1 ".....was conferred on the national government, as closely connected with the grant of commercial power.....There seems to be ground, therefore, for restraining its jurisdiction in some measure, within the limit of the grant of the commercial power, which would confine it, in cases of contract, to those concerning the navigation.....upon high seas, with foreign countries and among the several States. Contracts growing out of the purely internal commerce, are generally domestic.....and could scarcely have been intended to be drawn within the cognizance of the federal courts." *Allen v. Newberry*, Howard's reports, vol. 21, pag. 245 y siguientes.

tre dos ó más Estados está sujeto á la ley y regulaciones del Congreso, y á la jurisdicción de almirantazgo. . . .» [1]

Estas diversas y poco conformes resoluciones de la Corte hacían observar al mismo Mr. Taney, fallando otro caso en 1861, que era difícil definir los exactos límites de la jurisdicción de almirantazgo en los Estados Unidos: «Esta dificultad fué aumentada por el carácter complejo de nuestro gobierno, en el que dos distintas soberanías están ejercidas por los Estados Unidos, y por cada Estado independientemente la una de la otra y dentro de los mismos límites territoriales. Y las sentencias de esta Corte manifiestan que esta materia traída frecuentemente ante ella, ha sido cuidadosamente examinada, sin haber podido hasta ahora fijar con precisión sus límites definitivos.» [2]

Los casos que he citado, y otros varios que existen extendiendo la jurisdicción de almirantazgo aún á los ríos en que no se hace el comercio entre *diferentes Estados*, prepararon tal vez la ley de 29 de Abril de 1864, titulada así: «Ley que fija ciertas reglas y regulaciones para prevenir la colisión de buques en aguas navegables,» (3) ley que, como se ve, no limitó sus preceptos á *la mar*, sino que los extendió á todas las aguas navegables. Después de esa ley no he encontrado una sola sentencia, entre las que he podido registrar, en que no se decida que las coli-

1 "Under the English system, the ebb and flow of the tide, with few, if any exceptions, established the fact of navigability, and this was the country of decision in this country, until recently.—The vast extent of our fertile country, its increasing commerce, its inland seas, bays and rivers, open to us a commercial prosperity in the future, which no nation ever enjoyed. Our contracted views of the English admiralty.....were.....discarded, and the more liberal principles of civil law were adopted. This law is commercial in its character, and applies to all navigable waters, except to a commerce within a State.....A commerce carried on between two or more States, is subject to the law and regulations of Congress and to the admiralty jurisdiction." *Nelson v. Leland*, obr. cit., vol. 22, pag. 49.

2 "This difficulty was increased by the complex character of our government where separate and distinct specified powers of sovereignty are exercised by the United States and a State independently of each other within the same territorial limits. And the reports of the decisions of this Court will show that the subject has often been before it, and carefully considered, without being able to fix with precision its definite boundaries." *The Steamer St. Lawrence*, Black's reports, vol. 1, ° pag. 527.

3 "An act fixing certain rules and regulations for preventing collisions on the water," Stat. at larg. vol. 13, pag. 58.



siones de buques, aún en ríos, son de la competencia de los tribunales federales, como Cortes de almirantazgo. Pero si esto es así, es también cierto que todas las otras cuestiones sobre el límite del almirantazgo, naturaleza de su jurisdicción, facultades de los Estados, etc., etc., han seguido aún después de la ley agitándose en la Suprema Corte, con la misma diversidad de miras y de opiniones.

Así en el caso de *Moses Taylor* [1866] invocándose la autoridad de Story se sostiene que la jurisdicción del almirantazgo se conexas por un lado con las relaciones exteriores con el extranjero, y por el otro con los intereses del comercio y la navegación. [1] Así en el caso del *Hine* (1866) se dijo que la ley de 1845 no extendió la jurisdicción del almirantazgo más que á los lagos y los ríos que á ellos afluyen, porque esa jurisdicción respecto de los otros ríos se ejercía en virtud de la ley de 1789, [2] por más que en los primeros tiempos de la República esta no se haya entendido en ese sentido. Así en el caso de *Belfast* [1868] se afirma que aunque hay dificultad para definir los límites exactos de la jurisdicción de almirantazgo, es cierto que ella no depende del poder del Congreso para regular el comercio. [3] Así en otro caso más reciente [1870] se calificó de *marítimo* un contrato que no tenía ese carácter, según las doctrinas inglesas [4] Por fin, en el caso de *Lottawanna* [1874] un Magistrado de la Corte decía todavía esto, refiriéndose á la ley de 1845 que habla solo de la navegación entre *diferentes Estados*: «La Suprema Corte, en vista, del constante embarazo y confusión que surge de aquella restricción, no vaciló en decidir que la ley del Congreso en aquel respecto había llegado á ser anticuada é ineficaz, y que la jurisdicción de

1 Wallace's reports, vol. 4<sup>o</sup>, pág. 431.

2 Obr. y tom. cit., pág. 569.

3 Wallace's reports, vol. 7, pág. 640

4 Insurance Company v. Dunham. Obr. cit., vol. 11, págs. 26 y 29.

almirantazgo creada por la Constitución, era la misma en todas partes dentro de los Estados-Unidos.» (1)

Está fuera de mi propósito marcar el curso que la opinión ha seguido sobre estas materias en aquel país: pretendía solo hacer ver cómo se ha formado la que hoy, sin duda alguna, prevalece allí respecto de que las colisiones de buques, aun en ríos dentro de los límites de un Estado, son casos de almirantazgo, de que no pueden conocer más que los tribunales federales. Para el estudio de legislación comparada que he hecho, y para ver la cuestión que me ocupa bajo el punto de vista constitucional, me bastan los breves apuntamientos que acabo de hacer.

## VII

Imperdonable temeridad sería la mía si pretendiera censurar, juzgar siquiera, esas doctrinas que en el país vecino han venido extendiendo la jurisdicción de almirantazgo hasta la navegación y el comercio de los ríos dentro de los límites de los Estados: me declaro por completo incompetente para hacer ese juicio crítico, no conociendo lo bastante los motivos de conveniencia nacional que más de una vez se han invocado para abandonar las tradiciones inglesas. Pero sí es mi deber más estricto en esta ocasión manifestar las razones que me asisten, á pesar del respeto que profeso á la jurisprudencia constitucional americana, para no aceptar esos precedentes que he citado, para creerlos del todo inaplicables entre nosotros, para hacer

1 "The Supreme Court in view of the constant and perplexing embarrassment growing out of that restriction, did not hesitate to decide that the act of Congress in that regard had become obsolete and inoperative and that the admiralty jurisdiction created by the Constitution..... was the same everywhere within the United States." Obr. cit., vol. 21, p. 588.



ver cómo no pueden servir de autoridad en este caso, para demostrar, en fin, que él debe resolverse en sentido contrario al americano.

Para llenar ese deber, tengo que examinar el caso que me ocupa bajo su punto de vista constitucional, siendo esta la oportunidad de afrontar el exámen de otro de los fundamentos que á la competencia federal se dan: la fracción II del art. 97 de la Constitución, que faculta á los tribunales federales para conocer de *las controversias que versen sobre el derecho marítimo*. Creo que después de lo que llevo dicho, esta cuestión podrá verse en toda su luz.

Comienzo desde luego por establecer el hecho de que los textos de las Constituciones mexicana y americana sobre este punto no son iguales, sino que hay entre ellos sustanciales diferencias, de tal modo, que si esta permite que la jurisdicción de almirantazgo se extienda hasta los ríos navegables y fuera del límite que marca la marea ó el agua salada, aquella no autoriza de modo alguno esa amplia interpretación. Veamos y comparemos ambos textos.

Dice la Constitución de México: Art. 97. «Corresponde á los tribunales de la Federación, conocer. . . . II. De las controversias que versen sobre el derecho marítimo.» Dice la de los Estados- Unidos: Art. 3º Sec. 1ª «El Poder Judicial se extenderá á todos los casos de almirantazgo y de jurisdicción marítima.» [1] Como se ve, esos textos no son iguales, no habiendo querido nuestros constituyentes copiar literalmente el americano, como en otras muchas veces lo hicieron; ellos no hablaron de casos de *almirantazgo*, sino de casos de *derecho marítimo*, y esta circunstancia es tanto más de notarse, cuanto que al hacerlo así, se separaron de las tradiciones de nuestra antigua legislación constitucional, no queriendo aceptar el texto literal de la Constitución de 1824, que decía así: Art. 137. «Las atribucio-

1 "The judicial power shall extend..... to all cases of admiralty and maritime jurisdiction."

nes de la Suprema Corte de Justicia son las siguientes . . . V. Conocer . . . . . *Sexta de las causas de almirantazgo* presa de mar y tierra, etc.» En nuestra Constitución vigente no se mencionan siquiera los *casos de almirantazgo*, no se habla sino de *las controversias que versen sobre derecho marítimo*, el derecho marítimo de paz y de guerra al que se refiere la fracción XV del art. 72. De esa diferencia en las palabras de ambos textos, resulta otra diferencia aún mayor en su sentido y en su alcance. Para persuadirnos de ello, veamos si *todos* los casos de almirantazgo que cubre el texto americano, según la interpretación que se le ha dado, pueden ser casos de derecho marítimo de paz y de guerra, de que habla nuestra constitución.

Hemos visto en las ejecutorias americanas que he citado, que la jurisdicción de almirantazgo, como ellas dicen, apoyándose en la autoridad de Story, «. . . . se conexiona por un lado con nuestras relaciones diplomáticas y deberes para con las naciones extranjeras y sus súbditos, y por el otro con los grandes intereses de la navegación y el comercio:» (1) hemos visto también en ellas que la restricción impuesta por la ley de 1845 á la navegación entre *diferentes Estados*, «fué sin duda sugerida por la limitación constitucional del poder del Congreso para regular el comercio:» (2) sabemos, en fin, que en aquel país por esas consideraciones constitucionales, y por motivos de conveniencia nacional resultantes de la extensión de su comercio y de la gran abundancia de sus ríos navegables «. . . . el comercio que se hace entre dos ó más Estados, está sujeto á las regulaciones del Congreso, y á la jurisdicción de almirantazgo.» (3) Pues bien; si tal jurisprudencia ha podi-

1 "Connects itself on the one hand, with our diplomatic relations and duties to foreign nations and their subjects, and on the other hand with the great interests of navigation and commerce." Story. Comm. on Const. núm 1672.

2 "Was doubtless suggested by the limitation in the Constitution of the power in Congress to regulate commerce." Howard's reports, vol. 21, p. 245.

3 "A commerce carried on between two or more States is subject.....to regulations of Congress and to the admiralty jurisdiction." Howard's reports, vol. 22, pág. 56.



do desarrollarse en los Estados Unidos á la sombra de su Constitución, ella en México no podría vivir, porque sería por completo anti-constitucional. Además de la desigualdad entre los textos mexicano y americano que ya he señalado, existen otras razones, tomadas de diferencias aún más notables en otros textos, que apoyan este aserto.

El art. 1.º, sección 8.ª de la Constitución de los Estados-Unidos, está así concebido: «El Congreso tendrá poder . . . para regular el comercio con las naciones extranjeras y entre los diversos Estados y con las tribus indias,» [1] y el nuestro no dice más que esto: Art. 72, fracción IX in fine y X. «El Congreso tiene facultad . . . para impedir por medio de bases generales, que en el comercio de Estado á Estado se establezcan restricciones onerosas.—Para establecer las bases generales de la legislación mercantil.» Entre nosotros, pues, las facultades del Congreso en este punto, son más limitadas que en los Estados-Unidos, pues mientras hayá es lícito regular el comercio entre los Estados, aquí no se puede más que impedir, por medio de bases generales, que en el comercio de Estado á Estado se establezcan restricciones onerosas. La simple lectura, la sola comparación de esos dos textos nos persuade de que ellos no son iguales, de que el uno tiene mucho mayor alcance que el otro. Y siendo esto así, ya se ve que si las ejecutorias americanas han podido fundarse en el texto de su Constitución, para decidir que la jurisdicción de almirantazgo puede extenderse á los ríos, porque el comercio entre diversos Estados está sujeto á las regulaciones del Congreso, aquí una ejecutoria que dijera lo mismo, atacaría á la Constitución, porque aquí el comercio entre diversos Estados no está sujeto á las regulaciones del Congreso. Creo esta observación bastante á probar que lo que allá puede ser constitucional en este punto, aquí sería del todo anti-constitucional.

1 "The Congress shall have power..... To regulate commerce with foreign nations and among the several States and with Indian tribes."

Pero hay más aún; la fracción II del art. 97 de nuestra Constitución tiene estrecha relación con la fracción XV del art. 72, que dice esto: «El Congreso tiene facultad..... Para reglamentar el modo en que deban expedirse las patentes de corso; para dictar leyes según las cuales deban declararse buenas ó malas las presas de mar y tierra, y para expedir las relativas al *derecho marítimo de paz y de guerra.*» Y este texto repugna, con invencible repugancia, que de él se deduzca que el Congreso puede legislar también sobre comercio y navegación interiores, sobre lo que se pretende llamar el *derecho marítimo de los ríos.* La sola lectura de ese texto nos está advirtiendo que él se refiere únicamente al derecho marítimo que se relaciona con las materias internacionales que caen bajo la competencia de la soberanía nacional. Así como el corso, las presas de mar están bajo el dominio del *derecho marítimo* de guerra, y la Nación puede expedir leyes sobre los corsarios, sobre el modo y forma en que se declaren buenas ó malas las presas, sin que los neutrales, mientras sus derechos sean respetados, tengan que hacer nada en esas cuestiones; así hay materias reguladas por el *derecho marítimo* de paz, como los actos que tienen lugar á bordo de buques nacionales en alta mar, los abordajes entre ellos y los extranjeros en la misma mar, en donde todas las naciones tienen derechos iguales y la misma competencia, los hechos de cierta naturaleza que pasan en la mar territorial adonde alcanza esa soberanía, etc., materias que se conexionan también con los derechos y deberes del extranjero en la mar, en donde ninguna nación ejerce exclusivo dominio.

«Así, por ejemplo, diré con Story, si una colisión entre un buque americano y un extranjero tuviese lugar en la mar, muchas cuestiones de derecho internacional pueden relacionarse con su justa decisión; porque es obvio que esa colisión no podría ser juzgada por la ley local de alguno de