

nix» y del «Frontera,» no podría conocer la justicia por falta de una disposición de navegación que aplicarle.

Yo no acepto estas consecuencias, y si, como se dice, en Tabasco no hay leyes ó disposiciones sobre la policía de navegación del Grijalva, no puede ser esto motivo, en mi sentir, para que el delito, si lo hubo, quede impune; para que la falta, si existió, se deje sin reparación. Ahí está el derecho común que define y resuelve las cuestiones que sobre esta materia se susciten. Y hasta suponiendo que en Tabasco el delito quedase sin castigo, no es esto razón para que los tribunales federales se arroguen el conocimiento de ese negocio.

El otro punto dado como fundamento de la sentencia, me parece aún más inadmisibile, y esto por varios capítulos. El reconoce como principio que la Nación ejerce iguales derechos y tiene la misma soberanía en la mar territorial que en los ríos navegables que se comunican con ella. He ya citado las doctrinas de los publicistas que establecen las diferencias que sobre este particular existen, y de ese principio sentado en la sentencia, podría deducirse esta consecuencia, que México no puede aceptar: que en los ríos navegables que se comunican con la mar no tiene la Nación una propiedad exclusiva y absoluta, sino que no ha de ejercer en ellos más derechos que en su mar territorial. Yo no admito ni el principio ni la consecuencia.

Tampoco estoy conforme en que las reglas de navegación son por su naturaleza federales, y que solo por la Federación pueden dictarse. Abstracción hecha de las razones que he expuesto para creer que la Federación no tiene la facultad, no digo ya para regular el comercio y la navegación de un Estado, pero ni aún el que se hace entre diferentes Estados, tengo otro motivo de disentimiento en este punto. Fuera de las reglas generales de navegación aplicables lo mismo á la mar que á los ríos, hay otras que son especiales á éstos y algunas particulares de cada

río, según sus circunstancias topográficas, como se comprende bien. No todos los ríos son iguales ni en todas las mismas precauciones bastan para evitar siniestros. Los usos y prácticas en ellos establecidos por la observación, por la experiencia, deben ser tan atendidos en estos casos, como los marcados por la ley. De tal verdad es esta observación, que en los tratados sobre navegación de ríos se tienen en cuenta esas costumbres locales que regulan la policía de la navegación. Esta es la razón del art. 33 de la Convención sobre navegación del Danubio, de 7 de Noviembre de 1857, que obliga á los buques que navegan en ese río á tomar á bordo pilotos en ciertas partes de él, en que se deben tener precauciones especiales. Siendo esto así, ¿cómo puede la Federación dictar esas reglas particulares del río Grijalva, determinando que en tal punto en que su corriente es estrecha, no se encuentren dos buques; que en tal otro, en que su curso hace un recodo, se den ciertos avisos para evitar un encuentro, etc., etc.? ¿Cómo puede la Federación dictar esos reglamentos de policía de la navegación local?

Pero hay más aún, y esto es lo más grave. En mi sentir el derecho de gentes solo es aplicable á los ríos excepcionalmente, en caso de guerra por ejemplo, cuando buques enemigos entren á ellos, como sucedió en el mismo Grijalva en el año de 1846 con motivo de la guerra con los Estados-Unidos; en casos de piratería, de presas ilegales, etc., etc. Fuera de esos casos excepcionales, la regla es que la ley local impera en los ríos lo mismo que en tierra, porque tierra y ríos forman el territorio de la Nación, en que ejerce plenamente su soberanía. En el río puede hallarse un buque de guerra de potencia amiga, al que la ley local no puede aplicarse; pero esto no es razón para sentar como regla que la presencia de extranjeros en él exija la aplicación del derecho internacional, como no lo es para que se le aplique en tierra, porque la casa de un



Ministro extranjero goza del privilegio de la extraterritorialidad; y así como en tierra las relaciones jurídicas de los extranjeros se rigen por la ley del país, así la presencia de buques extranjeros en el río no basta para darles un fuero inaceptable, para ponerlos fuera del alcance de la ley local.

Que los extranjeros residentes en nuestros Estados están sujetos á sus leyes en la parte que regulan sus actos civiles ó criminales, es una verdad que no se puede poner en duda. ¿Cómo pueden afectarse nuestras relaciones exteriores si Guanajuato juzga de un contrato hecho por un inglés, si Puebla procesa á un francés acusado de asesinato, si Guerrero averigua si un norteamericano es autor de un siniestro cuya responsabilidad se le atribuye? Si alguna doctrina está universalmente aceptada entre los publicistas, es la de que los extranjeros están sujetos á las leyes del país en que residen. (1)

Pero el Grijalva no está abierto á la navegación extranjera, y esto no puede hacerse sino por ley ó tratado que lo autorice, que dé al extranjero derechos que hoy no tiene. ¿Y qué se diría de esa ley ó tratado si dispusiera que en ese río, que forma parte del territorio de Tabasco; no rigieran las leyes de ese Estado sino las federales y los principios del derecho de gentes? . . . . . Que la Federación conozca de las cuestiones sobre cumplimiento y aplicación de ese tratado, está bien; que conozca de todas aquellas de *derecho marítimo* que en ese río ocurran, presas, bloqueos, piratería, etc., está bien; ¿pero cómo consentir en que extranjeros que entren á nuestro territorio queden exentos de la ley local, dándoles ley y fuero que el mismo derecho internacional les niega? Si alguna ley hubiera de expedirse que abriera á los buques extranjeros la navegación del Grijalva, estoy seguro que ella procuraría ordenar que en la policía de la navegación, contratos, delitos, faltas, actos de cualquier

(1) Wheathon. Obra cit., núms. 113, 114 y 140.—Calvo. Obra cit., núms. 251 y 259.

ra clase ejecutados dentro de nuestro territorio, solo nuestra ley debiera imperar. Esta disposición bastaría á quitar todo fuero de *extranjería*, toda pretensión contraria á la soberanía nacional, toda reclamación que perturbara nuestras relaciones exteriores. Y si esto, en mi sentir, debiera disponer la ley, no puedo estar conforme con una sentencia que expresa conceptos contrarios.

Desconfiaría de estas opiniones mías sobre materias tan delicadas, si no las encontraran apoyadas en autoridades irrecusables. Copio las palabras de un publicista que parecen escritas para la cuestión que me ocupa: «Cuando los individuos particulares de una nación se dirigen á otra llevados á ella por los negocios ó el capricho . . . . . ó cuando los buques mercantes entran á puertos extranjeros por negocios de comercio, sería de evidencia inconveniente y peligroso para la sociedad, y estarían las leyes sujetas á continuas infracciones y el Gobierno expuesto á ser humillado y envilecido, si tales individuos no le prestaran temporal y local obediencia y no estuvieran sujetos á la jurisdicción de ese país. Ningún soberano extranjero puede tener algún motivo para pretender semejante excepción.» (1) Esto se dice hablando de los buques mercantes que lleguen á un puerto extranjero. ¿Habría razón para desconocer ésa doctrina cuando ellos entren á los ríos?

Pero podemos aún con más claridad ver cómo este punto es juzgado por los publicistas. Es sabido que varios países y entre ellos el nuestro, aceptan las reglas de la jurisprudencia francesa en cuanto á la jurisdicción que el Estado ejerce en los buques extranjeros que entran á sus puertos. Según esas reglas se distinguen los delitos cometidos á

1 "When private individuals of one nation spread themselves through another as business or caprice may direct . . . or when merchant vessels enter for the purposes of trade, it would be obviously inconvenient and dangerous to society, and would subject the laws to continual infraction and the government to degradation, if such individuals did not owe temporary and local allegiance, and were not amenable to the jurisdiction of the country. Nor can the foreign sovereign have any motive for wishing such exception." Wheathon. Obra cit., núm. 101.



bordo de esos buques entre las personas de su tripulación, ó que no alteran la tranquilidad del puerto, de los cometidos á bordo de los mismos buques entre personas que no forman parte de su tripulación, y que afectan la paz del puerto. Los tribunales del estado son competentes para conocer de estos delitos y declinan toda jurisdicción respecto de los primeros. (1) En el caso del «Margarita» resuelto por nuestro gobierno en 1869, se invocaron esos principios para determinar que los tribunales mexicanos eran competentes para conocer del delito de heridas inferidas por Antonio Silva á Nicolo Gervasio. (2) Ahora bien; ¿podría álguien sostener que estas doctrinas son aplicables á los buques que navegan en los ríos? ¿Si en el puerto y por lo que toca á los delitos que no perturban su tranquilidad, la jurisprudencia francesa ha podido decidir que su castigo corresponde al Estado al que pertenece el buque, porque con ellos no se afectan los derechos de la nación en cuyas aguas se cometen, ¿podría decirse lo mismo de aquellos otros delitos que tienen lugar en los ríos, es decir, en el territorio mismo nacional? Nuestro Ministro de Justicia que fundó la jurisdicción del Juez de Distrito en el caso de Nicolo Gervasio, en la circunstancia de que el delito se cometió en *la mar territorial*, que no pertenece al Estado de Veracruz, ¿habría podido decir que el río Grijalva no forma parte del territorio del Estado de Tabasco? . . . . .

No, yo no creo que á los extranjeros se les pueda eximir de la jurisdicción y ley locales, por consideraciones internacionales, porque el derecho de gentes no reconoce tal excepción: creo, por el contrario con Wheaton que aceptar siquiera la posibilidad de tal excepción para buques mercantes «sería peligroso para la sociedad, expondría al Gobierno á la degradación y á las leyes á continuas infracciones.»

Para librarme ya de la mortificante tarea de hablar más

1 Calvo. Obra cit., núm. 259.

2 Colec. de Dublán y Lozano, tomo 10. pág. 557.

de este punto, y para acabar de apoyar mi disentimiento, quiero suponer que los motivos de la sentencia fueran inatacables: que ninguna objeción pudiera hacerseles en el terreno constitucional ó internacional: ¿apoyan esos motivos la decisión de la competencia en favor de los tribunales federales?

De los fundamentos de la sentencia, solo puede deducirse que el Congreso tiene facultad para dictar las leyes de navegación del Grijalva, y más si se quiere, que es conveniente que así lo haga, para que cuando esas leyes tengan que aplicarse á buques extranjeros, no se puedan afectar nuestras relaciones exteriores. Pero esto no basta para declarar competente á un tribunal, sino que se necesita citar la ley que lo invista de la jurisdicción indispensable para conocer de un negocio dado. Y la sentencia no cita esa ley, y lo que es más, no se puede citar, porque no existe, porque no puede existir, si se ha de respetar la soberanía de los Estados.

Pero quiero aún conceder más: que exista esa ley que haga de la competencia federal la colisión de buques en ríos, cuando se trata de buques extranjeros, para impedir así que puedan afectarse nuestras relaciones exteriores: quiero aún conceder que el derecho internacional disponga que los delitos cometidos á bordo de buques que naveguen en ríos, están exentos de la jurisdicción local: como en el caso que nos ocupa no se trata sino de *dos vapores nacionales*, todas esas consideraciones internacionales les son del todo extrañas, no sirviendo por consiguiente los fundamentos de la sentencia para resolver que los jueces federales conozcan de la colisión de los *vapores nacionales* «Fénix» y «Frontera.»

Tal vez, de seguro, la mayoría de la Sala es quien ha acertado en su resolución, y yo soy el que se equivoca en sus apreciaciones. El respeto que profeso á los ministros de este Tribunal por su ilustración, y el sentimiento de mi insuficiencia no podían, sin embargo, ser parte á hacerme



## XI

permanecer en silencio después de votar contra la sentencia en negocio tan grave: solo por cumplir con un penosísimo deber, he podido resolverme á manifestar las principales razones de mi disentimiento con el fallo de la Sala.

Al impugnar todos y cada uno de los fundamentos de la jurisdicción federal, he apoyado indirecta pero eficazmente la competencia del Juez local de Tabasco, para conocer de las cuestiones suscitadas á consecuencia de la colisión de los vapores «Fénix» y «Frontera.» Siendo la jurisdicción federal DELEGADA, y la local INHERENTE; no existiendo aquella sino en los casos en que la Constitución *expresamente* la concede, y ejerciéndose esta en todos los otros *que quedan reservados á los Estados*, tan ocioso es disputar sobre si aquella es privilegiada, como necesario reconocer que esta es la competente, siempre que no haya *texto expreso* constitucional que otra cosa disponga. No son estas teorías mías, las enseña el ilustre Hamilton en estas palabras: «Los principios . . . nos enseñan que los Estados retienen todos los preexistentes poderes que no hayan exclusivamente delegado al Gobierno federal . . . . Aunque estos principios no se apliquen con igual fuerza al poder judicial como al legislativo, yo me inclino á creer que iguales razones obran con respecto á ambos. Y bajo esta impresión yo estableceré como una regla que los Tribunales de los Estados deben retener la jurisdicción que hoy tienen, á menos que aparezca que haya sido delegada á los federales.» (1) Además de la muy respetable opinión de ese publicista, yo me

1 "The principles.....teach us that the States will retain all pre-existing authorities, which may not be exclusively delegated to the federal head.....Though these principles may not apply with the same force to the judiciary as to the legislative power, yet I am inclined to think that there are in the main, just with respect to the former as well as the latter. And under this impression I shall lay it down as a rule that the State courts will retain the jurisdiction they now have, unless it appears to be taken away." The "Federalist," núm. 82.

fundo en el precepto general del art. 117 de la Constitución, para creer que esa regla es un principio inatacable entre nosotros.

Esto supuesto, y no cabiendo el caso que nos ocupa dentro de ninguno de los textos constitucionales que se han invocado, es lógica y necesaria consecuencia que él es de la competencia del juez local. Si las premisas que yo creo dejar demostradas se aceptan, no se puede desconocer esa conclusión general á que he pretendido llegar. Si ni los precedentes establecidos en la jurisprudencia americana, pueden alegarse para hacer *caso federal* entre nosotros la colisión de *dos vapores nacionales* en un río, porque nuestra Constitución no se presta á las interpretaciones que se han dado á la del país vecino; si no es posible extender la jurisdicción marítima hasta los ríos, porque nuestra legislación, de acuerdo con las respetables extranjeras que he citado, la limita al punto adonde llega la *agua salada*; si el derecho internacional no restringe la soberanía de las naciones en los ríos, sino que deja estos bajo el imperio de la ley local; si nuestras leyes nunca han hecho de los abordajes no marítimos casos de almirantazgo, ni asuntos del conocimiento de los tribunales de marina; si falta la ley que eso declare, y en declarándolo, se rebelaría contra el Código fundamental, haciendo también una profunda revolución en nuestra jurisprudencia; si todas esas y más razones existen para que los tribunales federales no conozcan de esos abordajes, clarísimo es que el presente es de la competencia local.

He llegado ya al término de mi tarea, creyendo dejar satisfecho mi deber. Si tanto me extendido, ha sido porque he considerado de muy graves trascendencias las cuestiones que me han ocupado, porque he creído que en ese asunto se interesa no solo la soberanía local de Tabasco, sino la nacional de la República, no solo el cumplimiento de la Constitución, sino las tradiciones de nuestra jurisperden-



cia. Si hoy se acepta que la colisión de buques en un río que se comunica con la mar, sea un asunto federal, mañana se querrá que el transporte de mercancías por un lago interior, lo sea igualmente, y después todos los negocios sobre navegación interior, aun cuando tenga lugar en los canales que entran á esta capital, dejarán de juzgarse por los jueces locales. Esto ataca la soberanía de los Estados. Si hoy se consiente en que el derecho internacional tenga que aplicarse en los ríos á los buques mercantes, porque estos pueden ser extranjeros, mañana se pretenderá que los extranjeros mismos no estén sujetos á las leyes locales: si hoy se da fuero federal á aquellos buques, para que no se perturben nuestras relaciones exteriores, no faltará quien lo pida para toda cuestión judicial en que un extranjero figure . . . Esto lastima la soberanía nacional. Si hoy se declara *caso de derecho marítimo* un negocio civil, un cuasi-delito, un crimen si se quiere, cometido en un río, no escasearán en lo de adelante razones, invocando la autoridad de una ejecutoria, para que á esta Corte se traigan todos los asuntos que hoy nuestra jurisprudencia califica de mercantiles, todos los delitos que se cometen en las *vías generales de comunicación* y en los sitios de *propiedad federal*. Y esto sería subvertir nuestras instituciones, desconocer los precedentes de nuestra legislación constitucional y común, extender la jurisdicción federal á perjuicio de la soberanía de los Estados, hasta un punto á que el mismo dictador Santa-Ana no llegó, restringiendo la competencia ordinaria en una administración central. Estas son mis convicciones más profundas formadas en el estudio que he procurado hacer de este negocio.

Debo repetirlo para concluir: de seguro que la Sala ha acertado en la resolución que ha dado, y yo soy quien se equivoca en sus apreciaciones; pero mientras mi conciencia no se emancipe de los errores en que ahora esté, y he agotado en el estudio los medios de conseguirlo, mi deber me

obliga á exponer mis opiniones, y, supuesto el acuerdo de que se publiquen los documentos relativos á este negocio, á escribirlas, á darlas á la prensa, para que el Tribunal que juzga á esta Suprema Corte, la opinión, haga la calificación que ellas puedan merecer.

### La Sala pronunció estos fallos:

México, Agosto 26 de 1880.—Vista la competencia iniciada por el Juzgado de Distrito del Estado de Campeche, en sustitución del de Tabasco, al Juez de primera instancia del Partido del Centro de este Estado, para conocer de la averiguación criminal á que dió origen la colisión ó abordaje que en la madrugada del día 24 de Julio del año próximo pasado tuvo lugar entre los vapores nacionales «Fénix» y «Frontera» en las aguas del río Grijalva. Considerando: que los capitales de los expresados vapores, y aun acaso las mismas tripulaciones, tienen que ser juzgados con arreglo á las disposiciones sobre navegación, para resolver en vista de ellas si por su falta de cumplimiento ú observancia resultó el siniestro que ha motivado esta competencia: que las reglas sobre navegación en los mares territoriales y en los ríos navegables comunicados con ellos, son por su propia naturaleza de tal carácter, que solamente por la Federación pueden dictarse y solo pueden ser aplicadas por los tribunales del mismo orden, porque ellas no solo afectan los intereses de diversos Estados, sino que aún pueden afectar las relaciones exteriores; pues sea por los principios generales de derecho internacional ó por tratados, pueden tener aplicación tales reglas á buques extranjeros, siendo en consecuencia necesario que sean generales y se apliquen uniformemente. Por estas consideraciones y conforme á las fracs. I y II del art. 97 de la Constitución general, se declara: Que la justicia federal, representada



en el caso por el Juez de Distrito de Tabasco, es la competente para seguir conociendo del choque ocurrido en el río Grijalva entre los vapores «Fénix» y «Frontera,» la madrugada del 24 de Julio del año próximo pasado.

Remítanse las actuaciones á dicho Juez con copia certificada de esta sentencia, para los efectos legales, é igual copia al de Distrito de Campeche y al de primera instancia de Tabasco, para su conocimiento.

Así por mayoría de votos lo decretaron los ciudadanos Presidente y Ministro que formaron la primera Sala de la Corte Suprema de Justicia de los Estados-Unidos Mexicanos, y firmaron.—*I. L. Vallarta:—Manuel Alas, Eleuterio Avila.—José Manuel Saldaña.—Pascual Ortiz.*

México, Agosto 26 de 1880.—Vistos los asuntos que en grado de súplica han sido elevados á esta Corte Suprema y que fueron promovidos por la casa Romana hermanos, del comercio de San Juan Bautista, Estado de Tabasco, contra la casa Bulnes hermanos, sobre reclamación de los daños y perjuicios ocasionados por el choque habido en las aguas del río Grijalva, entre los vapores «Fénix» y «Frontera,» la madrugada del 24 de Julio del año próximo pasado. Considerando: que la decisión de este negocio está íntimamente enlazada con la del de responsabilidad criminal, que por la misma causa se ha comenzado á instruir, hasta el punto de poderse estimar la cuestión promovida por la casa Romana hermanos como incidente de la otra; que siguiéndose los dos juicios separadamente por diversos jueces pudiera ser que la sentencia pronounciada en lo criminal fuese contradictoria en el civil, además de los otros inconvenientes que resultarán de la división de la conti-

nencia de la causa. Que declarado como está por ejecutoria de esta Sala, fecha de hoy, la competencia del Juzgado de Distrito de Tabasco para conocer del siniestro que ha motivado la demanda de la casa reclamante, el mismo Juzgado debe conocer no solamente de la responsabilidad criminal, sino de todos sus incidentes. De conformidad con las fracciones I y II del art. 97 de la Constitución federal, se falla: que es de confirmarse y se confirma la sentencia del Tribunal de Circuito de Yucatán, que delaró que el Juez de Distrito de Tabasco es el competente para seguir conociendo de la reclamación á que los presentes autos se contraen.

Devuélvase las actuaciones al tribunal de su competencia, con copia certificada de esta sentencia, para los efectos legales.

Así por mayoría de votos lo decretaron los ciudadanos Presidente y Ministros que forman la 1.<sup>a</sup> Sala de la Corte Suprema de Justicia de los Estados-Unidos Mexicanos y firmaron.—*I. L. Vallarta.—Manuel Alas.—Eleuterio Avila.—José Manuel Saldaña.—Pascual Ortiz.*

NOTA.—Los documentos relativos á estos negocios se publicaron en el Diario Oficial, en los números 226 á 236 correspondientes á los días 20 de Septiembre á 1.<sup>o</sup> de Octubre de 1880.