

entre la Gran-Bretaña y estas potencias, hasta que ellas vinieron á ser sus aliadas ó sus enemigas al fin de la guerra; pero su importancia práctica se disminuirá probablemente para lo sucesivo por la revolucion que ha habido despues en el sistema colonial de la Europa (1).

§. 28.
Infraccion
del bloqueo

Otra escepcion de la libertad general del comercio neutro en tiempo de guerra, se encuentra en el comercio con las plazas, ó con los puertos sitiados ó bloqueados por una de las potencias beligerantes.

Los jurisconsultos mas antiguos dicen, que siempre que el sitio ó el bloqueo exista verdaderamente, y se haga por una fuerza suficiente, y no por simple declaracion, puede hacerse ilegal para los neutros toda relacion comercial con el puerto ó con la plaza. Así es que Grocio sostiene que no debe conducirse nada á las plazas sitiadas ó bloqueadas, "si con eso se impide la ejecucion de proyectos leales del beligerante; y si el que ha hecho el trasporte ha podido tener conocimiento del sitio ó del bloqueo, como en el caso de una ciudad completamente ó de un puerto perfectamente bloqueado, y cuando se espera ya su rendicion ó la paz (2)." Y Bynkershoek, comentando este pasaje, sostiene que es "desleal introducir cualquiera cosa, sea ó no de contrabando, en una plaza que se encuentra en una posicion semejante, puesto que aquellos que están reducidos pueden ser precisados á rendirse no solo por la aplicacion directa de la fuerza, sino por la falta de provisiones y otras necesidades. Si fuese leal llevarles las cosas que necesitasen, el beligerante po-

(1) Wheaton's *Reports*, vol. I, appendix, note 3. Véase á Madison. Exámen de la doctrina inglesa que somete á captura un comercio neutro que no está en actividad en tiempo de paz.

(2) Si juris mei executionem rerum subvectio impediret, idque scire poterit qui advexit, ut si *oppidum obsessum tenebam*, si *portus clausos*, et jam *editio aut pax expectabatur*, etc. Grotius *de Jure belli ac pacis*, lib. III, cap. I, sect. V, note 3.

dria ser obligado á levantar el sitio ó el bloque, lo cual cederia en su perjuicio, y esto por consiguiente seria injusto. Y atendiendo á que no se puede saber cuáles son los artículos de que carezcan los sitiados, las leyes prohiben en términos generales el llevar *cualesquiera que sean*; de otra manera se presentarian disputas y quejas interminables (1)."

Bynkershoek parece haberse desviado del verdadero sentido del pasaje citado por Grocio, suponiendo que este último haya exigido como condicion necesaria de un estricto bloqueo el que haya lugar á esperar la paz ó la rendicion, cuando de hecho simplemente menciona este caso como el mas fuerte y determinante de todos. Pero él está de acuerdo con Grocio en exigir un estricto y verdadero sitio ó bloqueo, como cuando una ciudad está completamente atacada por tropas, ó un puerto está perfectamente bloqueado por los buques de guerra (*oppidum obsessum, portus clausos*), lo que se conoce evidentemente por las declaraciones subsecuentes en el mismo capítulo, sobre los decretos de los Estados Generales contra aquellos que hubiesen tomado alguna cosa en el campo español, el cual no estaba verdaderamente sitiado. Sostiene que el decreto es perfectamente justificable, en cuan-

(1) *Sola obsidio in causa est. nam nihil obsessis subvehere liceat, sive contrabandum sit, sive non sit, nam obsessi non tantum vi coguntur ad deditioem, sed et fame, et alia aliarum rerum penuria. Si quid eorum, quibus indigeant, tibi adferre liceret, ego forte cogerer obsidionem solvere, et sic facto tuo mihi noseres, quod iniquum est. Quia autem scire nequit, quibus rebus obsessi indigeant, quibus abundant, omnis subvectio vitata est, alioquin altercationum nullus omnino esset modus vel finis. Hactenus Grotii sententiae accedo, sed vellem ne ibidem addidisset, tunc demum id verum esse, si jam *editio aut pax expectabatur*. . . . nam nec rationi conveniunt, nec pacis gentium, quae mihi succurrerunt. Quae ratio me arbitrum constituit, de futura deditioe aut pace? et, si neutra expectetur, jam licebit obsessis quaelibet advehere? imo nunquam licet, durante obsidione, et amici non est causam amici perdere, vel quoque modo deteriorem facere (Bynkershoek, *Quaestionum juris publici*, lib. I, cap. IX).*

to que prohíbe el transporte del contrabando de guerra al campo enemigo, "mas en cuanto á las otras cosas depende enteramente de la circunstancia de que la plaza esté ó no sitiada, para que ellas sean legalmente prohibidas." De la misma manera comentando del decreto de los Estados Generales de 26 de Junio de 1630, que declaró los puertos de Flandes en estado de bloqueo, espone que este decreto estuvo durante algun tiempo sin ponerse en ejecucion, por la presencia real de una fuerza naval suficiente, en cuyo tiempo ciertos buques neutros fueron capturados por los cruceros holandeses, porque estaban haciendo el comercio con estos puertos, y que solamente fué condenada la parte de su cargamento que consistía en artículos de contrabando, mientras que el resto se puso en libertad juntamente con los buques. "Se preguntaría, dice él, por qué ley los bienes de contrabando fueron condenados en estas circunstancias, y nadie habrá que niegue la legalidad de su condenacion. Es evidente algunas veces, que mientras las costas están guardadas de una manera floja ó poco activa, la ley de bloqueo por la que los bienes neutros, que entrando ó saliendo á un puerto bloqueado, pueden ser legalmente capturados, puede tambien haberse relajado su rigor; pero no sucede lo mismo con la ley general de la guerra, que condena á confiscacion los bienes de contrabando conducidos á un puerto del enemigo, aun cuando no esté bloqueado (1).

De lo que se necesita para que haya violacion de bloqueo.

"Para que haya violacion de bloqueo, dice sir W. Scott, se necesitan tres cosas: 1.^a La existencia de un bloqueo completo; 2.^a Conocimiento del bloqueo de parte de la persona que se supone culpable; y 3.^a algun acto de violacion, entrando ó saliendo con un cargamento despues de haber comenzado el bloqueo (2)."

(1) Wheaton, *Histoire du droit des gens*, t. I, p. 182-186.

(2) Robinson's *Admiralty Reports*, vol. I, p. 92. The Betsey.

1.^o La definicion de un bloqueo marítimo legal exige la presencia real de fuerzas suficientes, estacionadas á la entrada del puerto y listas para impedir la comunicacion; así es como lo han entendido los jurisconsultos, y de esa manera se ha confirmado por numerosos tratados modernos, y especialmente por la convencion de 1801 entre la Gran-Bretaña y la Rusia, celebrada con objeto de arreglar definitivamente los puntos cuestionados de la ley marítima, que ha dado origen á la neutralidad armada de 1780 y de 1801 (1).

Presencia real de las fuerzas encargadas del bloqueo.

La única escepcion de la regla general que reclama la presencia efectiva de una fuerza suficiente para constituir un bloqueo legal, nace de la circunstancia de haberse ausentado fortuita y temporalmente la escuadra del bloqueo, proviniendo esto de algun accidente, como en el caso de una tempestad, la que no suspende la operacion legal del bloqueo. La tentativa para aprovecharse de semejante separacion accidental, la considera la ley como fraudulenta para romper el bloqueo (2).

2.^o Como una proclamacion ó una notificacion pública y general no es bastante por sí misma para constituir un bloqueo legal, de la misma manera no puede imputarse á una parte el conocimiento de dicho bloqueo simplemente por la referida notificacion ó proclamacion. No solo es necesario que exista realmente un bloqueo, sino que se haya hecho saber en el pais de la parte, contra quien se intenta probar que lo ha violado (3). Como una

Conocimiento de la parte.

(1) El artículo 3.^o, seccion 4.^a de esta convencion, declara: "que á fin de determinar lo que caracteriza un puerto bloqueado, esta denominacion no se da mas que cuando él está á disposicion de la potencia que lo ataca, con buques estacionarios suficientes á causar un peligro evidente al que intentase entrar."

(2) Robinson's *Admiralty Reports*, vol. I, p. 154. The Columbia.

(3) Ibid., vol. I, p. 93. The Betsey.

declaracion de bloqueo que no se sostiene de hecho no puede legalmente reputarse como existente, de la misma manera el hecho debidamente notificado á la parte, es una causa bastante para que se considere que tiene conocimiento de él; porque las notificaciones públicas entre gobiernos no pueden ser hechas mas que para la informacion de los individuos; pero si el individuo está personalmente informado, el objeto será entonces menos atendible que si se hubiese hecho por una declaracion pública (1). Cuando un buque se hace á la vela de un pais cercano al puerto bloqueado por estar constantemente informándose del estado del bloqueo, y si este continúa ó cesa, no hay necesidad de darle aviso especial, porque la declaracion pública en este caso implica una advertencia á la parte, despues que ha pasado un tiempo suficiente para que se reciba la declaracion en el puerto de donde el buque se ha hecho á la vela (2). Mas cuando el pais se encuentra á una distancia tal que los habitantes no puedan estar constantemente informados, pueden legalmente mandar sus buques, á todo riesgo, con la esperanza de encontrar el bloqueo levantado despues que ha existido mucho tiempo. En este caso la parte tiene derecho de indagar si el bloqueo estaba ó no concluido, y por consiguiente ella no puede ser envuelta en la pena anexa á esta violacion, á menos que no reciba la noticia de la existencia del bloqueo (3).

“Hay dos especies de bloqueos, dice sir W. Scott, el uno por el *simple hecho solamente*, y el otro por una notificacion acompañada del hecho. En el primer caso, cuando el hecho cesa por otra causa que no sea por accidente ó cambio del viento, inmediatamente concluye el

(1) Robinson's, *Admiralty Reports*, vol. I, p. 83. The Mercurius.

(2) Robinson's *Admiralty Reports*, vol. II, p. 131. The Jonge Petronella. P. 298. The Calipso.

(3) Robinson's *Admiralty Reports*, vol. I, p. 332. The Betsey.

bloqueo; mas cuando el hecho está acompañado de una notificacion pública del gobierno de un pais beligerante al gobierno neutro, yo creo, *prima facie*, que el bloqueo no cesa de existir hasta que haya sido públicamente retirado. Indudablemente que es un deber del pais beligerante, que ha hecho la notificacion del bloqueo, avisar tambien inmediatamente que haya cesado. Dejar de existir el hecho y dirigir de nuevo la notificacion en un tiempo dilatado, seria un fraude con detrimento de las naciones neutras, y una conducta de la cual no suponemos capaz á ningun pais. Yo no digo que un bloqueo de esta especie no pudiese en ningun caso espirar *de facto*; pero sí digo que no se debe precipitadamente presumir una conducta semejante en una nacion; y por lo tanto, hasta que un caso semejante no llegase á ser evidente, yo sostendria que un bloqueo debe, *prima facie*, presumirse que continúa hasta que no se revoque la notificacion (1).” Y en otro caso, dice: “El efecto de una notificacion á un gobierno extranjero, evidentemente deberá comprender á todos los individuos de esta nacion; ella seria inútil si fuese permitido á los individuos quejarse de que estaban ignorantes de ella. Es un deber de los gobiernos extranjeros el comunicar la informacion á sus súbditos, cuyos intereses están obligados á proteger. Yo sostendria, pues, que á un patron de un buque neutro no se puede admitir jamas á declarar contra una notificacion de bloqueo, diciendo que estaba ignorante de ella. Si realmente estuviese ignorante, podrá ser un motivo de representacion á su gobierno y dar lugar á un reclamo de indemnizacion por su parte; mas esto no puede ser un medio de defensa ante el tribunal de un beligerante. En el caso de un bloqueo *de facto*, solamente puede ser de otra manera; mas este es un caso de bloqueo por notificacion. Otra distincion

(1) Robinson's *Admiralty Reports*, vol. I, p. 171. The Neptunus.

entre un bloqueo notificado y un bloqueo existente solo *de facto*, es que en el primero, el acto solo de hacerse á la vela para una plaza bloqueada basta para constituir el delito. Se debe presumir que la notificacion ha de ser formalmente revocada, y que el aviso sea debidamente dado: hasta este momento el puerto se considera como cerrado; y al momento de dejar el puerto para hacerse á la vela para un destino semejante, el delito de violacion del bloqueo está consumado, y la propiedad comprometida en este viaje sujeta á confiscacion. Otra cosa muy diferente puede suceder en un bloqueo que existe solamente *de facto*: ninguna presuncion se suscita por la continuacion, y la ignorancia de la parte puede admitirse como excusa de un viaje y de un destino dudoso y provisional (1)."

Una regla determinada para la notificacion de un bloqueo existente, ha sido frecuentemente establecida por estipulaciones convencionales entre las diferentes potencias marítimas. Así es que por el art. 18.º del tratado de 1794 entre la Gran-Bretaña y los Estados-Unidos, se declaró lo siguiente: "Atendiendo á que frecuentemente los buques se hacen á la vela para un puerto ó plaza perteneciente á un enemigo sin saber que ella está sitiada, bloqueada ó agredida, es conveniente que todo buque en una posicion semejante, pueda ser vuelto á mandar de este puerto ó de esta plaza; pero no será detenido ni su cargamento confiscado, si no es de contrabando, á menos que despues de estar instruido del bloqueo no desista de entrar allí; y le será permitido volverse á todo puerto ó plaza que juzgue conveniente." Esta estipulacion, que equivale á la contenida en los tratados anteriores concluidos entre la Gran-Bretaña y las potencias del Báltico, ha-

(1) Robinson's *Admiralty Reports*, vol. II, p. 112. The *Neptunus Hempel*.

biendo sido menospreciada por las autoridades marítimas, y los tribunales de presas en las Indias Occidentales, se llamó la atencion del gobierno británico sobre este punto por una comunicacion oficial de parte del gobierno americano. A consecuencia de esta comunicacion, se mandaron, en 1804, instrucciones por el consejo de almirantazgo, á los comandantes marítimos y á los jueces de los tribunales de vice-almirantazgo, para que no considerasen como existente el bloqueo de las islas francesas de las Indias Occidentales, sino con respecto á ciertos puertos que estaban realmente atacados; y ademas, para que no capturasen los buques destinados á estos puertos, á menos que no fuesen precisamente advertidos de no poder entrar allí. La estipulacion que se queria sostener en el tratado por estas instrucciones, parece ser la interpretacion correcta del derecho de gentes; ella está admitida como tal por las partes contratantes, ó como formando una regla entre ellas conforme al derecho de gentes. Ni el derecho de gentes, ni el tratado admiten la condenacion del buque neutro por la simple intencion de entrar al puerto bloqueado, cuando esta no se une al hecho. En los casos citados, el hecho del viaje estaba unido á la intencion, y la condenacion estaba fundada sobre el supuesto de una infraccion real del bloqueo. El viaje para un puerto bloqueado con conocimiento del bloqueo, se interpretaba como una tentativa de entrar á ese puerto, y por este motivo se juzgaba como una infraccion del bloqueo, desde el momento de partir el buque. Mas el hecho de aparecer en un puerto bloqueado es en sí mismo inocente, si no va acompañado del conocimiento del bloqueo. El derecho de tratar al buque como enemigo está declarado por Vattel (lib. III, secc. 177), fundado sobre la *tentativa* de entrar, y ciertamente esta tentativa debe intentarse por una persona que tenga conocimiento del hecho. El sentido del tratado y de las instrucciones dadas para su cumplimen-

to, es que un buque no puede ser convencido de tener conocimiento del bloqueo hasta que no se le haya prevenido. Se le concede informarse del bloqueo con la escuadra, si anteriormente no ha recibido advertencia de alguno que tuviera poder de dársela, y si por consiguiente él está dispensado de informarse en otra parte. Un buque neutro podrá también hacerse á la vela para un puerto bloqueado, con conocimiento del bloqueo, y su viaje á dicho puerto no constituirá una tentativa de infracción del bloqueo, á no ser que le estuviese espresamente prohibido (1).

Cuando un puerto enemigo está declarado en estado de bloqueo por notificación, y que al mismo tiempo que esta notificación es hecha, llega la noticia de que la escuadra bloqueadora ha sido rechazada por una fuerza superior del enemigo, el bloqueo se considera por los tribunales de presas como nulo é imperfecto desde su origen, en la simple circunstancia, esencialmente necesaria para darle un efecto legal. Sería injusto, á los ojos de los tribunales de presas, obligar á los buques neutros á la observancia de una notificación, acompañada de una circunstancia que ha destruido su efecto. Este caso sería, pues, considerado como independiente de la presunción que en otros nacería de la notificación. La notificación destruida hace inútil demostrar que el verdadero bloqueo se había vuelto á empezar, y el buque podrá pretender esta advertencia, si un bloqueo de esta especie había existido á su arribo al puerto. El simple acto de hacerse á la vela para un puerto sitiado, en esta época, en un estado dudoso de verdadero bloqueo, no se juzga como suficiente para hacer incurrir á un buque en la pena impuesta por la infracción del bloqueo (2).

(1) Cranch's *Reports*, vol. IV, p. 185. *Fitzsimmons v. The Newport insurance company*.—Lettre de M. Merry á M. le secrétaire Madison, 12 avril 1804.—Wheaton's *Reports*, vol. III, appendix, p. 11.

(2) Robinson's, *Admiralty Reports*, vol. IV, p. 65. *The Triheten*.

En el caso citado resulta la cuestión de si la notificación que se había hecho conservaba su efecto; pero la corte fué de opinión que ella no podía considerarse como tal, y que una potencia neutra no estaba obligada en tales circunstancias á presumir la continuación del bloqueo, ni á obrar bajo el supuesto de que fuese restablecido por otra fuerza capaz de mantenerlo. Mas en un caso subsecuente en que la escuadra del bloqueo había verdaderamente vuéltose á establecer en su primera estación delante del puerto para comenzar de nuevo el bloqueo, se preguntaba si allí había esta notoriedad del hecho, dimanada de la operación del tiempo, ó de otras circunstancias, que debían haber dado conocimiento á las partes de la existencia del bloqueo. Entre otros modos de resolver la cuestión, figuraba, como una consideración predominante, el espacio de tiempo proporcionado á la distancia del país de donde había partido el buque. Mas como nada probaba que la escuadra hubiese llegado cierto día delante del puerto, se sostiene que ella no podía restablecer el bloqueo que se había levantado de hecho, y que convenía mas que este bloqueo se renovase por una nueva notificación, antes de que las naciones extranjeras pudiesen estar obligadas á observarlo. La escuadra podría venir delante del puerto con intenciones diferentes. Ella podía arribar allí simplemente como flota de observación, ó solo con el objeto de un bloqueo modificado. Por otra parte, el jefe podría tratar de unir los dos bloqueos; pero esto era precisamente lo que no podría hacer, y para poner en vigor el primer bloqueo, faltaba observar *de novo* la misma comunicación que había sido necesaria para entablarlo al principio (1).

3.º El conocimiento que tenga la parte, de la partida Algun acto de violación en cuestión, es esencial para que haya algún acto de viola-

(1) Robinson's, *Admiralty Reports*, vol. VI, p. 112. *The Hoffnung*.

cion que pueda constituir una infraccion de bloqueo, tal como la de entrar en el puerto, ó de sacar un cargamento, cargado á bordo antes del bloqueo (1).

Así es que, por el edicto de los Estados Generales de Holanda de 1630, relativo al bloqueo de los puertos de Flandes, se mandó que los buques y los bienes de los neutros que se encontrasen entrando á dichos puertos, ó saliendo, ó cerca de ellos, para demostrar hasta la evidencia que ellos se esforzaban á entrar allí, ó que, segun los documentos que llevaban, pareciesen destinados á dichos puertos, aunque se les encontrase lejos de ellos, serian confiscados, á menos que antes de estar á la vista de los buques de guerra holandeses, ó cazados por ellos, no cambiasen de intencion, mientras que nada habian hecho, y no dirigiesen su curso para otra parte. Bynkershoek, comentando esta parte del decreto, defiende lo que tiene de razonable la disposicion que afecta á los buques encontrados cerca de los puertos bloqueados, para mostrar hasta la evidencia que ellos se esforzaban por entrar allí, fundándose sobre una presuncion legal, esceptuando únicamente la necesidad extrema y bien probada. Mas racional es aún la aplicacion de la pena cuando resulta, espresamente la intencion, de los documentos encontrados á bordo. El art. 3.º del mismo edicto sujetó tambien á confiscacion los buques y sus cargamentos que saliesen de los puertos referidos, sin haber estado obligados á entrar allí por la violencia del tiempo, aunque fuesen capturados lejos de aquel lugar, á menos que despues de haber dejado el puerto del enemigo, ellos no hayan concluido su viaje á un puerto de su pais, ó á cualquiera otro puerto neutro ó libre, en cuyo caso estarian tambien exentos de condenacion. Mas si saliendo de dichos puertos de Flandes, ellos hubieran sido perseguidos por los buques de guerra

(1) Ibid., vol. I, p. 93. The Betsey.

holandeses, y cazados en otro puerto, tal como uno de su pais ó de los de su destino, y que se les volviese á encontrar en plena mar, saliendo de un puerto semejante, serian en este caso capturados y condenados. Bynkershoek considera esta disposicion, distinguiendo el caso de un buque que, habiendo violado el bloqueo y terminado su viaje, se vuelva voluntariamente al puerto de su destino, de otro que hubiese sido cazado y precisado á buscar un refugio. El derecho moderno y la práctica están conformes con estos principios (1).

Respecto de la violacion del bloqueo por haber entrado al puerto con un cargamento, es muy importante saber cuándo se ha cargado éste. Porque aunque seria rigoroso rehusar á un neutro la libertad de retirarse con un cargamento ya cargado, y por este hecho haber llegado ya á ser una propiedad neutra, sin embargo, despues que ha comenzado el bloqueo, no se puede permitir á un neutro intervenir en todo aquello que tenga por objeto la esportacion de la propiedad del enemigo (2). Un buque neutro, que parte, no puede llevar mas que un cargamento comprado *bona fide*, y entregado antes del principio del bloqueo. Mas cuando un buque mercante neutro transporta el cargamento á otro buque neutro en un puerto bloqueado, y sale del puerto donde está, se ha decidido que no hay violacion del bloqueo (3). De la misma manera, cuando las mercancías que hayan sido enviadas á un puerto bloqueado, antes de comenzar el bloqueo, son reembarcadas por órden del propietario neutro, como si no hubiesen sido vendidas durante el bloqueo, se admite la restitucion de ellas. Porque la misma regla que permite á los neutros retirar sus buques de un puerto bloqueado,

(1) Bynkershoek, *Quaestionum juris publici*, lib. I, cap. XI.—Robinson's, *Admiralty Reports*, vol. II, p. 128. The Welvaart van Pillaw. Vol. III, p. 147. The Juffrow Maria Schröder.

(2) Robinson's, *Admiralty Reports*, vol. I, p. 93. The Betsey.

(3) Ibid., vol. I, p. 150. The Vrouw Judith.

se estiende tambien, con igual justicia, á las mercancías enviadas á este puerto antes del bloqueo, y retiradas *bona fide* por el propietario neutro (1).

Despues de haber comenzado un bloqueo, el neutro no tiene ya libertad de hacer ninguna compra en el puerto bloqueado. Así es, que cuando un buque que ha sido comprado al enemigo por un neutro, en un puerto bloqueado, y dirigiéndose para el pais neutro, y despues ha sido arrojado por la violencia del tiempo, al puerto de un beligerante, donde ha sido embargado, este buque está espuesto á condenacion, segun la regla general. En materia de bloqueo se ha considerado como una circunstancia poco importante, que el buque haya sido comprado con el producto del cargamento de otro buque. Si el buque ha sido comprado en un puerto bloqueado, esto solo es un acto ilegal, é importa poco con qué fondos se haya efectuado la compra. Otra distincion tomada de este argumento, era que el buque habia terminado su viaje, y que entonces no habia incurrido en pena. Mas esta excepcion fué tambien rechazada, puesto que el puerto en el cual se habia introducido, no era uno de los de su destino primitivo, y por otra parte, era imposible considerar este accidente como una conclusion del viaje, ó como un medio para evadirse de la pena en que habia incurrido (2).

No se viola un bloqueo marítimo enviando las mercancías al puerto bloqueado, ó introduciéndolas por un canal interior de navegacion, ó por cualquiera otro medio de trasporte por tierra. Un bloqueo puede ser de diferentes especies. Un bloqueo marítimo efectuado por fuerzas que no obran mas que por mar, no puede tener efecto sobre la comunicacion interior del puerto. El blo-

(1) Robinson's, *Admiralty Reports*, vol. IV, p. 89. The Potsdam.—Wheaton's, *Reports*, vol. III, p. 183. *Olivera v. Union Insurance Company*.

(2) *Ibid.*, vol. IV, note. The *Juffrow Maria Schroder*.

queo legal no puede estenderse mas allá de lo que pueda constituir un verdadero bloqueo. Si la plaza no está invadida por tierra, sus comunicaciones interiores con los otros puertos no pueden estar cortadas. Si por este medio el bloqueo no está completo, es necesario atribuirlo á su imperfeccion fisica, por la cual la estension de sus pretensiones legales es inevitablemente limitada (1). Pero son susceptibles de confiscacion las mercancías que, embarcadas en un rio, hayan sido previamente enviadas en barcas fuera del puerto á lo largo de la costa, así que el buque, despues de estar provisto de documentos para el viaje, haga lastre para tomarlos á bordo. Este caso es muy diferente del anterior, puesto que entonces la comunicacion habia tenido lugar por una navegacion interior, que no estaba en manera alguna, ni en ninguna de sus partes sujeta á bloqueo (2).

La ofensa causada por una violacion del bloqueo, dura generalmente todo el tiempo del viaje; pero jamas ella sigue al buque mas allá del término de su viaje de vuelta, aunque si se le aprehende en cualquier tiempo de este viaje, será aprehendido *in delicto*. Esto parece justo porque no se presenta ninguna otra ocasion á los cruceros del beligerante para castigar la infraccion de la ley. Pero cuando ha sido levantado entre el tiempo del viaje y el de la captura, no incurre en pena; porque habiendo terminado el bloqueo, la necesidad de aplicar el castigo para prevenir una trasgresion futura, no existe ya. Cuando el bloqueo se ha levantado se arroja un velo sobre todo lo que se ha hecho, y el buque no es tomado *in delicto*. El delito puede haberse cometido en una época; pero los acontecimientos subsecuentes lo han borrado (3).

(1) Edward's, *Admiralty Reports*, p. 32. The *Comet*.

(2) Robinson's, *Admiralty Reports*, vol. III, p. 297; vol. IV, p. 65. The *Stert*.

(3) Robinson's, *Admiralty Reports*, vol. II, p. 128. The *Welvaart van*