por un tiempo limitado, suspenderian verdaderamente el bloqueo. "Es en vano, (decia Sir W. Scott en el caso de la *Juffrow María Schroeder*) que los gobiernos impongan bloqueos, si los que están encargados de este servicio no lo desempeñan como deben. El inconveniente que de ello resulta es mui grave. Cunde el rumor de haberse levantado el bloqueo, los especuladores estranjeros se aprovechan de esta noticia, cae en el lazo la propiedad de personas incautas, y se compromete el honor mismo de los belijerantes" (*). Si se suspende voluntariamente el bloqueo, ó si la presencia de una fuerza contraria obliga á levantarlo, se le mira como terminado, y es necesaria nueva noticia para que produzca otra vez sus efectos (†).

2. La segunda circunstancia indispensable para la aplicacion legal de la pena es que el neutral tenga conocimiento del bloqueo. Este conocimiento se le puede dar de dos modos: por notificacion formal del gobierno belijerante á los gobiernos neutrales, ó por noticia especial dada á la nave que se dirige al puerto bloqueado. Puede tambien ser suficiente en muchos casos la notoriedad del bloqueo.

Para que una notificacion sea válida (segun Sir W. Scott en el caso del *Rolla*) basta que sea digna de fe. Que se comunique con mas ó ménos solemnidad importa poco, siempre que se trasmita de manera que no quede duda alguna de su autenticidad, pues entónces debe el neutral dirigir por ella su conducta. Lo que conviene en todos casos es que el bloqueo se declare de un modo que no dé lugar á equivocaciones ni incertidumbres (‡).

El efecto de la notificacion á un gobierno estranjero es que todos sus súbditos se reputan comprometidos en ella. Los súbditos no pueden entónces alegar ignorancia, porque es un deber del gobierno comunicar la noticia á todos los individuos cuya seguridad le está encomendada (¶). Pero se concede un plazo razonable para la circulacion de la noticia, que, pasado este plazo, se presume sabida: bien que

(*) *Robinson's Reports*, III, 147.
(†) *Wheaton, Elements of international Law*, P. IV, ch. 3, § 25.
(‡) *Rob. Rep.* 364. El juez declaró que si bien el modo usual era dirigir la notificacion á los gobiernos neutrales, podia con todo ser válida y producir efectos legales, cuando era dirigida por un almirante ó comandante al gobernador de una plaza enemiga para conocimiento de los neutrales que no tuviesen cónsules en ella. Dado este paso, los estranjeros que se hallasen entónces en la plaza debian considerarse como sabedores del bloqueo.
(¶) *Neptunus, Rob.* II, 110.

la presuncion puede destruirse por prueba contraria (*).

Cuando el neutral ha recibido efectiva ó presuntivamente la notificacion, no se le permite acercarse á la fuerza bloqueadora á pretesto de informarse de si subsiste ó no el bloqueo. "Si fuese lícito al comerciante, (decia Sir W. Scott en el caso de la *Spes* y la *Irene*) enviar su buque al puerto bloqueado, para que no encontrando la escuadra bloqueadora, entrase, y encontrándola pidiese una intimacion y se dirigiese á otra parte, ¿á qué fraudes no daria lugar semejante conducta? La verdadera regla es, que sabida la existencia del bloqueo, no es lícito á los neutrales dirigirse al puerto mismo bloqueado so color de tomar informe (†).

En el caso del *Neptuno*, sentenciado por el mismo juez, se declaró que precediendo notificacion formal, el acto de navegar al puerto bloqueado con destino contingente, esto es, con intencion de entrar en él si se ha levantado el bloqueo, ó si subsiste, dirigirse á otra parte, basta para constituir ofensa: porque el neutral debe presumir que se alzará formalmente el entredicho y se le dará noticia; y miéntras esto no suceda, debe mirar el puerto como cerrado. Así que, desde el momento que zarpa con este destino, se hace delincuente, y su propiedad está sujeta á confiscacion (‡).

Los tribunales británicos han relajado esta regla con respecto á los viajes distantes. A las naves procedentes de América (decia Sir W. Scott en el caso citado de la *Spes* y la *Irene*) se permite recibir noticia especial en el puerto mismo bloqueado, si salieron de América ántes de tenerse allí conocimiento del bloqueo; y las que zarpan despues de llegada la notificacion, pueden navegar con destino contingente al mismo puerto, haciendo escala primeramente en un puerto neutral ó británico para informarse del estado de cosas. A tanta distancia (segun observó el mismo juez en el caso de la *Betsey*) no es posible tener noticias constantes de la continuacion ó suspension del bloqueo, y se hace necesario muchas vezes atenerse á probabilidades y conjeturas. Los comerciantes de naciones remotas serian de peor condicion, si estuviesen sujetos á la misma regla que los de Europa, que "el bloqueo se debe suponer existente, miéntras no se ha notificado su revocacion": porque todo blo-

(*) *Jonge Petronella, Rob.* II, 191. *Calypso, Rob.* II, 298. *Adelaide, Rob.* II, 111, nota.
(†) *Rob.* V, 76.
(‡) *Rob.* I, 170.

queo duraria dos meses mas para ellos, que para las naciones de Europa, que reciben esta notificacion inmediatamente. Pero en ningun caso se puede ir á la boca misma del puerto á saber si subsiste el bloqueo, de que ya se tiene noticia (*).

La notificacion puede ser regular y precisa. Bloqueando á Amsterdam los ingleses, el comandante de la fuerza notificó falsamente á una nave neutral que todos los puertos de Holanda estaban bloqueados. La notificacion fué considerada como nula no solo respecto de los otros puertos, sino respecto de Amsterdam, porque, segun la observacion del mismo juez, se dejó al neutral sin eleccion para dirigirse á otro puerto de Holanda, y un comandante no debe poner á un neutral en semejante conflicto. "Soi de opinion, dijo, que si el neutral hubiese contravenido á la noticia, esta irregularidad hubiera justificado el hecho" (†).

La noticia especial basta para que se suponga la nave neutral suficientemente informada; porque si la comunicacion de gobierno á gobierno es para conocimiento de los individuos, con la noticia especial se logra todavía mejor este objeto (‡).

La notoriedad del hecho, segun la doctrina del Almirantazgo británico, puede mirarse como equivalente á la notificacion, y hacerla innecesaria. Si se puede imputar á los neutrales el conocimiento del bloqueo, la intimacion de la fuerza bloqueadora es una ceremonia supérflua (¶). Por consiguiente no es necesaria la intimacion á las naves que están surtas en el puerto bloqueado: es imposible en este caso ignorar la existencia de una fuerza que pone entredicho al comercio (‖).

El estar un navío de guerra á la boca de un puerto, aunque él solo baste á cerrarlo, no constituye un bloqueo de suficiente notoriedad para afectar al neutral, á ménos que se le convenza de haber recibido informes específicos. Por el contrario, si el hecho es suficientemente visible y notorio, todo navegante que se dirige al puerto bloqueado se presume *prima facie* hacerlo á sabiendas (§). Hai, sin embargo, relativamente á los efectos legales, dos diferencias entre el

(*) *Rob.* I, 332.
(†) Caso del *Henrick and María, Rob.* I, 246.
(‡) *Mercurius, Rob.* I, 80.
(¶) *Columbia, Rob.* I, 154.
(‖) *Vrow Judith, Rob.* I, 150.
(§) *Hurtidge Hane, Rob.* III, 324.

conocimiento que se supone adquirido por notoriedad y el que se ha dado por notificacion formal. La escepcion de ignorancia, que no puede alegarse en este caso, es admisible á prueba en el otro. Si ha precedido notificacion, el acto de zarpar con destino al puerto bloqueado constituye delito; pero si el bloqueo existe solo de hecho, los neutrales no tienen motivo de presumir que se les notificará formalmente su terminacion, y pueden dirigirse al puerto bloqueado, haciendo escala en un paraje no sospechoso, para informarse del estado de cosas (*).

A las reglas anteriores, fecundas sin duda de inconvenientes graves para los neutrales, se ha sustituido por convenciones otra mas indulgente y cómoda, que prescribe para todos los casos la noticia especial; de manera que es siempre lícito á los neutrales dar vela con destino á un puerto bloqueado, y el dirigirse á él no constituye infraccion de la neutralidad, miéntras no se recibe ó no se evita dolosamente la notificacion especial (†).

3. Veamos ahora qué es lo que constituye violacion de bloqueo. La opinion general es, que ademas del conocimiento efectivo ó presunto de la existencia del bloqueo, es necesario, para constituir violacion, que se pueda imputar al neutral el designio de quebrantarlo, acompañado de alguna tentativa actual. La probanza del designio y del acto variará segun las circunstancias, y en las inferencias que se saquen de estas, influirán su carácter y el juicio del tribunal; pero rara vez se han disputado los principios. Dirijirse á un puerto bloqueado es en sí un acto inocente, si no se sabe que lo está. A la nave que se halle en este caso, debe hacerse una intimacion del bloqueo, y si despues de recibirla procura entrar, se la considera delincuente.

En los tribunales norte-americanos se ha disputado á vezes la justicia de la doctrina inglesa, "que el acto de navegar á un puerto bloqueado, sabiendo que lo está, es criminal desde el principio, sea cual fuere la distancia entre la procedencia y el destino de la nave." Pero despues de la relajacion admitida por los ingleses en los viajes trasatlánticos, hai bastante conformidad sobre este punto en la jurisprudencia marítima de las dos naciones. En el caso de la *Nereide* se declaró que el zarpar con intento de quebrantar un bloqueo, era una delincuencia que autorizaba la confis-

(*) Casos citados del *Hurtidge Hane* y del *Neptunus*.
(†) *Cranch's Reports*, IV, 185.

cacion. El delito subsiste, aunque al tiempo de la captura la nave compelida de vientos contrarios se haya apartado del derrotero, porque se presume que subsiste el propósito. En la Ordenanza holandesa de 1630 se declaró tambien, que las naves que se dirijian á un puerto bloqueado á sabiendas, incurrian en la pena de confiscacion, á ménos que hubiesen voluntariamente alterado el rumbo ántes de llegar á vista del puerto; y Bynkerschoek ha defendido la legalidad de esta regla.

Si una plaza está bloqueada solamente por mar, el comercio terrestre con ella no es una ofensa contra los derechos de la potencia bloqueadora.

No se permite á la nave neutral mantenerse á las inmediaciones del puerto bloqueado, de manera que pueda entrar en él impúnemente, aprovechándose de una ocasion favorable. "Si á pretesto de dirigirse á otra parte, se permitiese á una nave acercarse al puerto bloqueado, y acechar la oportunidad de introducirse en él sin obstáculo, (dijo Sir W. Scott en el caso de la *Neutralitet*) no seria posible mantener un bloqueo. Se presume, pues, de derecho, que la nave trata de introducirse en el puerto; y aunque semejante presuncion parezca demasiado severa en algunos casos particulares en que los navegantes puedan obrar de buena fe, esta severidad es una consecuencia de las reglas establecidas en el juzgamiento de las causas, como indispensables para el eficaz ejercicio de los derechos de la guerra."

El bloqueo se rompe no ménos por la salida que por la entrada en el puerto. No se permite la salida con carga alguna comprada ó embarcada despues de principiar el bloqueo. Se presumen comprados en tiempo inhábil todos los artículos que al principio del bloqueo no están ya á bordo de la nave ó en las balsas ó botes cargadores (*).

Hai circunstancias que pueden disculpar la violacion de las reglas, por ejemplo, una série de accidentes que no ha permitido saber el bloqueo, un temporal, ó una necesidad estrema de víveres; pero es necesario probarlas; y por inocente que haya sido la conducta del capitan ó de los cargadores, se debe dar cuenta de ella y ajustar las pruebas á las reglas que el tribunal ha creido necesario fijar para la proteccion de los derechos de los belijerantes, y sin las cuales hubieran de ser ilusorios. La necesidad de procurarse un piloto para hacer viaje á otro puerto, no se consi-

(*) Caso citado del *Frederick Molke*.

dera escusa legítima (*). Tampoco lo es en general la falta de provisiones, que obligaria sin duda á tomar puerto, pero no esclusivamente el puerto bloqueado, sino en circunstancias mui raras (†).

A la fértil inventiva de los neutrales nunca faltan pretestos y escusas con que dar color á las infracciones; pero se reciben generalmente con desconfianza, y para que se admitan es menester probar una compulsion irresistible.

Una vez consumada la ofensa, no se purga hasta la terminacion del viaje. Si la infraccion ha consistido en salir del puerto bloqueado con mercaderías cargadas en tiempo inhábil, ó eludiendo la visita ó exámen, puede el buque ser apresado por cualquiera nave de guerra ó corsaria y á cualquiera distancia de la plaza bloqueada, ántes de llegar á su verdadero destino. Y si la infraccion ha sido entrando, puede apresarse á la salida y durante todo el viaje de vuelta. Segun la esposicion de Sir W. Scott, en el caso del *Cristianberg*, "cuando el buque ha consumado el delito, entrando en un puerto que está en entredicho, no hai otra ocasion de hacer efectiva la lei, que la que él mismo da á su regreso. Se objeta que si en el viaje subsiguiente subsiste todavía la culpa, se puede suponer con igual razon que acompaña al buque para siempre. En estricto derecho no seria tal vez injusto aprehenderlo despues; pero es sabido que en la práctica la persecucion de la pena se estiende solo al viaje inmediato, que es el que ofrece la primera oportunidad de aprehension." (‡).

El delito, cualquiera que haya sido, se borra enteramente por la terminacion del bloqueo, porque con ella cesa la necesidad de aplicar la pena para impedir trasgresiones futuras (¶).

La confiscacion del buque es la pena ordinaria que por el Derecho de gentes se impone á los infractores del bloqueo. A primera vista la carga se considera sujeta á la misma sentencia que el buque. Pero es costumbre oir las pruebas que presentan los cargadores para exonerarse de complicidad en el reato de la nave; pues aunque la presuncion está contra ellos, puede suceder que el patron ó capitan haya sido el único culpable. (‖).

(*) *Arthur, Edwards's Rep.* 202.
(†) *Fortuna, Robinson's Reports, V*, 27.
(‡) *Rob.* VI, 376.
(¶) *Rob.* VI, 387.
(‖) *Neptunus, Rob.* III, 173.

Hai circunstancias que hacen la carga de peor condicion que la misma nave, como se vió en el caso de la *Juffrow Maria Schroeder*. Este buque fué restituido por haber tenido licencia para introducir un cargamento en el puerto bloqueado, lo cual le daba libertad para sacar un cargamento de retorno; pero habiendo aparecido en los dueños de la carga la intencion de esportarla clandestinamente á la primera ocasion, fué confiscada por el Almirantazgo británico (*).

La costumbre antigua era mucho mas severa en esta parte, porque fuera de condenarse las propiedades implicadas en el delito, que es á lo que se limita el Derecho de gentes moderno, se imponia prision y otros castigos personales á los trasgresores.

6.

Los tribunales de los Estados Unidos han declarado frecuentemente que el navegar con licencia ó pasaporte de proteccion del enemigo con el objeto de promover sus miras ó intereses, era un acto de ilegalidad que sujetaba tanto la carga como la nave á la pena de confiscacion (†).

La práctica del Almirantazgo británico es ménos severa. Confiscanse los buques empleados en un acto de ilegal asistencia al enemigo ó de intervencion directa en la guerra, pero no se estiende la misma pena á la carga sino cuando aparece que los dueños de ella han tenido participacion en la ofensa.

El trasporte de militares en servicio del enemigo, sujeta la nave, á la pena de confiscacion, y no se admite la escusa de fuerza, ó de haberse dolosamente encubierto el carácter de los pasajeros; pues en tales casos tiene el neutral la accion de perjuicios contra los que le compelieron ó engañaron (‡).

Uno de los actos mas odiosos es la conduccion de despachos hostiles. Sir W. Scott hizo una reseña de las autoridades y principios relativos á este punto en la sentencia de la *Atalanta*. Este buque fué apresado llevando comunicaciones oficiales de una colonia francesa á su metrópoli. Las perniciosas consecuencias de este servicio son incalculables, y no pueden compararse con ellas las del comercio

(*) *Rob.* III, 147.
(†) *Kent's Comment.* P. I, lect. 4.
(‡) La *Carolina*, *Rob.* IV, 256: el *Orozembo*.

en artículos de contrabando. Un solo pliego puede trasmitir un plan de campaña, ó dar una noticia que frustre completamente los proyectos del otro belijerante en aquella parte del mundo (*).

Como el delito del capitan ó patron se mira como virtualmente perpetrado por el dueño del buque, segun la regla de derecho que hace al comitente responsable de los actos de su agente, el tribunal creyó fundada la confiscacion de la nave en este caso.

Sobre los dueños de las cargas, segun aparece en este mismo caso, no recae responsabilidad ni pena alguna, sino cuando se descubre que están de inteligencia con el capitan y se hallan implicados en su delito.

En el juicio de la *Carolina* se mandaron restituir buque y carga, porque resultó que los pliegos interceptados eran del embajador de la potencia enemiga en la corte de la potencia neutral. "Nada prohibe al neutral (dijo Sir W. Scott) conservar sus relaciones con nuestro enemigo, ni hai motivo de presumir que las comunicaciones que pasan entre ellos tienen algo de hostil contra nosotros. El carácter de la persona por cuyo ministerio comunican las dos potencias, ofrece otra consideracion importante. Esta persona no es un empleado ejecutivo del Estado enemigo, sino un embajador que reside en una corte amiga con el encargo de cultivar relaciones de amistad con ella; y los embajadores son un objeto especial de la proteccion y favor del Derecho de gentes" (†).

Ofensa no ménos grave que la conduccion de oficiales, soldados y correspondencias, es la de armas ú otros materiales de guerra pertenecientes al Estado enemigo.

7.

Es una regla del Derecho de gentes reconocida por la Gran Bretaña, que si una potencia neutral se somete á las pretensiones injustas de un belijerante, perjudicando en ello al otro, tiene este el derecho de exigir que la potencia neutral se someta á iguales actos de su parte, de manera que su deferencia al uno, ya sea voluntaria ó forzada, no agrave las calamidades de la guerra para el otro, ni le ponga en una situacion desventajosa. Si, por

(*) *Rob.* VI, 440.
(†) *Rob.* VI, 461.

ejemplo, nuestro enemigo prohibiese al neutral comerciar con nosotros y visitar nuestros puertos, el neutral nos haria grave injuria obedeciendo á un entredicho que nadie tiene facultad de imponerle. Si lo hace por parcialidad á nuestro enemigo, ya deja de ser neutral; y si por temor ó por cualquiera otro motivo no hostil ni fraudulento, el derecho natural de la propia defensa nos autoriza para obligarle á que trate á las dos partes contendientes con entera igualdad y se allane á sufrir de nosotros lo que consiente á nuestro adversario: de otro modo conservaria sus relaciones con él á costa nuestra y obraria como instrumento suyo.

Aunque esta especie de talion contra los neutrales parece fundada en justicia, no se puede negar que en la práctica está sujeta á graves inconvenientes. Se alegan hechos particulares para autorizar medidas generales; y aumentando á porfía los belijerantes la estension y rigor de las restricciones y penas que imponen al comercio neutral, la aplicacion del principio llega á no tener otro límite que la fuerza: de lo que nos ofrece repetidos ejemplos la historia de las guerras entre la Gran Bretaña y la Francia. Sobre la especie de talion de que se trata en este artículo, se fundaba en parte el célebre decreto de Berlin, de 21 de Noviembre de 1806, en que el Emperador Napoleon prohibió todo comercio y comunicacion con las islas británicas, declarándolas en estado de bloqueo, y ordenando que ningun bajel que procediese directamente de Inglaterra ó de dominios ingleses, ó que hubiese estado en cualquier punto sujeto á Inglaterra, fuese recibido en puerto alguno. Esta rigurosa providencia, segun el decreto imperial, era justificada por el derecho natural de oponer al enemigo las mismas armas de que él se servia; y como la Gran Bretaña declaraba plazas bloqueadas no solo aquellas delante de las cuales no tenia ni un solo buque de guerra, sino costas dilatadas que todas sus fuerzas navales eran incapazes de bloquear, "hemos resuelto, decia Napoleon, aplicar á la Inglaterra los usos que ella ha consagrado en su legislacion marítima." El decreto, sin embargo, daba una exorbitante latitud al talion, porque prescindiendo de si eran ó no exactos los hechos que se alegaban contra Inglaterra, nadie jamas habia pretendido que los neutrales contribuyesen á la ejecucion de un bloqueo, real ó nominal, cerrando sus puertos á las naves que lo hubiesen violado. Condenábase ademas como buena presa no solo toda propiedad británica, sino toda mercadería de produccion ó fábrica inglesa, sin distincion

alguna. No se limitaba, pues, aquel nuevo sistema á exigir de los neutrales lo que estos de grado ó por fuerza toleraban á la Inglaterra.

La misma regla fué reconocida en la órden del Consejo británico de 7 de Enero de 1807 espedida á consecuencia del decreto citado. La Inglaterra alegaba tener un derecho irrecusable para retorcer contra la Francia la proscripcion de todo comercio. Era repugnante, decia la órden, seguir semejante ejemplo, y llegar á un estremo de que debia resultar tanto daño al comercio de las naciones que no habian tomado parte en la guerra; mas para proteger los derechos de la Gran Bretaña era necesario rechazar las medidas violentas de la Francia, haciendo recaer sobre ellas las consecuencias funestas de su propia injusticia. Se ordenó, pues, que no se permitiese á buque alguno comerciar de uno á otro de los puertos de Francia ó de sus aliados, ú ocupados por sus armas, ó sometidos de tal modo á su influjo que no admitiesen el libre comercio de las naves británicas. Con esta prohibicion (segun otra órden del Consejo, á 11 de Noviembre del mismo año) se habia propuesto la Gran Bretaña obligar al enemigo á retirar sus providencias, ó inducir á los neutrales á obtener la revocacion; pero no habiéndose logrado este objeto, se insistió en el mismo entredicho, añadiendo la confiscacion de todo comercio de géneros producidos ó fabricados en los dominios de la Francia, de sus aliados, ó de los soberanos que sin declarar la guerra habian escluido de sus puertos la bandera británica; y castigando con la misma pena el uso de los *certificados de orígen*, espedidos por los agentes consulares del enemigo, y de que se servian los comerciantes para hacer constar que las mercaderías no eran de produccion ó fábrica inglesa.

En esta misma órden y sobre todo en la de 25 de Noviembre se esceptuaban de aquel imaginario bloqueo las naves neutrales que hiciesen el comercio con el enemigo desde puertos ingleses, obteniendo para ello pasavantes del gobierno inglés, y pagando varios derechos de entrada y salida segun las circunstancias del viaje. Esto provocó el decreto de Milan de 17 de Diciembre de 1807. El Emperador frances declaró desnacionalizada y convertida en propiedad enemiga, y por tanto confiscable, toda nave que hubiese sufrido la visita de un bajel británico, ó sometídose á aquella escala, ó pagado cualquier impuesto al enemigo: subsistiendo en toda su fuerza el bloqueo de las is-

las británicas, hasta que el gobierno inglés volviese á los principios del Derecho de gentes.

Posteriormente (por la órden del Consejo de 26 de Abril de 1809) se limitó el bloqueo británico á la Francia, Holanda y reino de Italia con las respectivas colonias. De esta manera el sistema de represalias de la Gran Bretaña no se hacia sentir indistintamente á todos los paises donde estaban en vigor los decretos de Berlin y Milan, sino solamente á la Francia y á los paises mas inmediatamente sometidos á su yugo, y que eran ya en realidad partes integrantes del imperio frances. Quísose con esta medida acallar los justos clamores de los neutrales y particularmente de los Estados Unidos de América, que habian cortado toda comunicacion comercial con la Francia y la Inglaterra.

Continuaron así las cosas hasta 1812. La Francia proclamó en aquel año un nuevo código de Derecho internacional. Fijóse como condicion para revocar sus decretos el reconocimiento de los derechos marítimos de los neutrales, que segun ella habian sido reglados por el tratado de Utrecht, y admitidos como lei comun de las naciones; es á saber:

Que el pabellon cubre la mercancía, de modo que los efectos bajo pabellon neutral son neutrales, y bajo pabellon enemigo, enemigos:

Que las únicas mercancías no cubiertas por el pabellon son las de contrabando, y las únicas de contrabando, las armas y municiones de guerra:

Que la visita de un buque neutral por un buque armado debe hacerse por un pequeño número de hombres, manteniéndose el buque armado fuera del alcanze del cañon:

Que todo buque neutral puede comerciar de un puerto enemigo á otro puerto enemigo, y de un puerto enemigo á un puerto neutral:

Que se esceptúan de esta regla los puertos bloqueados, y que solo deben considerarse como bloqueados los puertos que están sitiados y cuya comunicacion se halla realmente interceptada por fuerzas enemigas, de manera que las naves neutrales no puedan entrar en ellos sin peligro (*).

La Inglaterra trató de insensatas estas pretensiones, que se suponian consagradas de comun acuerdo por el tratado de Utrecht: como si un pacto entre dos naciones que obran

(*) Informe del Ministro de Relaciones Esteriores de Francia al Emperador, comunicado al Senado Conservador en sesion de 10 de Marzo de 1812.

por miras especiales y recíprocas, que solo liga á los contratantes, y cuyos principios no habian sido confirmados en el último tratado de paz entre las mismas potencias, debiese considerarse como un acto declaratorio del Derecho de gentes. La caida de Napoleon puso fin á esta contienda, y á una guerra marítima que ha sido de las mas vejatorias y desastrosas para el comercio neutral.

8.

Otra obligacion impuesta á los neutrales es el abstenerse durante la guerra de aquellos ramos de comercio que las potencias belijerantes no acostumbraban conceder á los estranjeros en tiempo de paz, como suelen ser el de cabotaje en sus costas y el de sus colonias.

1. Ha sido de largo tiempo atrás la práctica de las naciones reservar para sus propios ciudadanos todo el comercio que se hace entre diferentes partes de sus costas, y solo las insuperables dificultades de la guerra han podido desviarlas accidentalmente de esta política. El neutral, pues, cuando se emplea en este comercio, se nos presenta con el carácter, no de un neutral propiamente dicho, sino de un aliado del enemigo: hácese entónces un instrumento voluntario del uno de los belijerantes, librándole de los embarazos y dificultades á que el otro le tenia reducido. "¿No es desviarse de los rígidos deberes que impone la neutralidad, decia Sir W. Scott, entrometerse á amparar á la parte que sufre, haciendo el comercio que era esclusivamente propio de ella, y cuya estincion entraba en el plan de la guerra, como medio necesario de obtener una paz honrosa? ¿No es esto interponerse de un modo nuevo, desconocido, prohibido por el enemigo en el estado ordinario, para frustrar los designios del vencedor, hacer inútil la superioridad de sus armas, y levantar el apremio con que estrecha á su adversario y le obliga á que reconozca su injusticia y la repare? Porque suponiendo que el comercio de cabotaje no esté abierto de ordinario á los estranjeros, ¿qué asistencia mas eficaz puede prestarse á una nacion, que hacer este comercio en lugar de ella, cuando ella no lo puede hacer por sí misma? El comercio de cabotaje trasporta las producciones de un gran reino, de los distritos en que se crian y elaboran á los distritos en que se necesitan para el consumo; y aunque es verdad que no introduce nada de afuera, produce los mismos efectos. Supongamos que la mari-

na francesa tuviese una preponderancia decidida sobre la nuestra, y hubiese cortado toda comunicacion entre la parte septentrional y la parte del sur de esta isla; y que en semejante estado de cosas se interpusieran los neutrales, trayendo, por ejemplo, el carbon de nuestras provincias del norte para las manufacturas y los usos domésticos de esta capital: ¿pudiera hacerse, fuera de la intervencion á mano armada, una oposicion mas abierta y efectiva á las operaciones bélicas de la Francia? (*)

"No es neutralidad aprovecharse de todas las ocurrencias de la guerra para hacer lucro, aunque sea con manifiesto daño de alguno de los belijerantes; sino observar una imparcialidad rigurosa, restringiendo nuestro comercio á su giro ordinario, de manera que no demos ayuda al uno de ellos contra el otro. La obligacion del neutral es: *non interponere se bello, non hosti imminenti hostem eripere*" (†).

En otro tiempo las Cortes de Almirantazgo de la Gran Bretaña imponian la pena de confiscacion á los buques neutrales empleados en el comercio de cabotaje del enemigo. Posteriormente y hasta la época de las órdenes del Consejo mencionadas en el artículo anterior, solo recaia sobre el buque la pérdida del flete. Es justo indemnizar al neutral que obra de buena fe los perjuicios que le ocasionamos por la confiscacion de las propiedades enemigas que lleva á su bordo; pero cuando se ocupa en una especie de tráfico que no le es lícito, no tiene derecho á la misma indemnizacion, y se le trata con bastante indulgencia, absolviendo la nave.

Esta relajacion de la pena antigua no tiene lugar, cuando á la naturaleza del tráfico se juntan otras circunstancias que agravan la ofensa. En el caso de la *Johanna Tholen* (en que el abogado del rei cotejó y discutió las dos reglas, antigua y moderna) se decidió que el hacer un comercio propio del enemigo con papeles falsos, sujetaba la nave á confiscacion (‡). Forjar papeles para ocultar á los apresadores el verdadero destino del buque era, en sentir de la Corte, una agravacion enorme del reato contraido por la ilegalidad del tráfico.

La órden del Consejo de 7 de Enero de 1807 puso otra vez en vigor la regla antigua de confiscacion de la nave; pero siendo esta medida, segun creo, una parte del estraordinario sistema de guerra adoptado en aquella época por la Gran Bretaña y la Francia, parece que no debe servir de ejemplo para lo sucesivo.

(*) Caso del *Emanuel*, *Rob.* I, 296. Véase tambien el del *Ebenezer Rob.* VI, 252.

(†) Lord Howick, citado por Chitty, *Comm. Law*, ch. 9.

(‡) *Rob.* VI, 72.

2. Análoga á la precedente en su principio es la regla que prohibe á los neutrales mezclarse en el comercio colonial propio de los belijerantes. Sobre esta materia me parece conveniente copiar aquí la esposicion de la doctrina del Derecho de gentes, que hizo el juzgado del Almirantazgo británico en el caso del *Immanuel*. "Al estallar la guerra, (dijo Sir W. Scott) los neutrales tienen derecho para seguir haciendo su acostumbrado comercio, escepto en artículos de contrabando, ó con los puertos bloqueados. No quiero decir que con motivo de los accidentes de la guerra no se halle muchas vezes envuelta en peligro la propiedad neutral. En la naturaleza de las cosas humanas apénas es posible evitar de todo punto este inconveniente. Habrá neutrales que hagan á sabiendas un comercio ilegítimo, protegiendo las propiedades enemigas, y habrá otros á quienes se imputará injustamente esta ofensa. Este daño es mas que contrapesado por el beneficio que las disenciones de otros pueblos acarrean al comercio neutral. La circulacion mercantil, obstruida en gran parte por la guerra, refluye en la misma proporcion á los canales libres. Pero, prescindiendo de accidentes, la regla general es, que el neutral tiene derecho para seguir haciendo en tiempo de guerra su acostumbrado tráfico, y aun para darle toda la estension de que es susceptible. Mui diverso es el caso en que se halla un comercio que el neutral no ha poseido jamas, que solo debe al ascendiente de las armas de uno de los belijerantes sobre el otro, y que cede en daño de aquel mismo belijerante, cuya preponderancia es la causa de que se haya concedido. En este caso se halla el comercio colonial, generalmente hablando: porque este es un comercio que la metrópoli se reserva esclusivamente con dos fines: abastecerse de los frutos peculiares de las colonias, y proporcionarse un mercado ventajoso y seguro para el espendio de sus producciones propias. Cuando la guerra interrumpe este cambio, ¿cuáles son con respecto á las colonias los deberes mútuos de los belijerantes y neutrales? Es un derecho incontestable del belijerante apoderarse de ellas, si puede; y tiene un medio casi infalible de efectuarlo, si se hace dueño del mar. Las colonias se proveen de afuera; y si cortando sus comunicaciones marítimas, se logra privarlas de lo necesario para la subsistencia y defensa, les será forzozo en-

tregarse. Suponiendo, pues, que el belijerante ponga los medios para obtener este resultado, ¿á qué título podrá un neutral entrometerse á estorbarlo? El neutral no tiene derecho para convertir en conveniencia y lucro suyo las consecuencias de un mero acto del belijerante: no tiene derecho para decirle: es verdad que tus armas han puesto en peligro la dominacion de tu adversario en esos paises; pero es menester que yo participe del fruto de tus victorias, aunque esta participacion las ataje y malogre. Tú has arrancado al enemigo por medios legítimos ese monopolio, que habia mantenido contra todo el mundo hasta ahora y que nunca presumimos disputarle; pero yo voi á interponerme para impedir que completes tu triunfo. Yo traeré á las colonias de tu enemigo los artículos que necesitan y esportaré sus productos. Has espendido tu sangre y dinero, no para tu utilidad propia, sino para beneficio ageno.

"No hai, pues, razon alguna (continuó Sir W. Scott) para que los neutrales se ingieran en un ramo de comercio, que se les ha vedado constantemente, y que si ahora se les franquea, es por la urgencia de la guerra. Si el enemigo, inhabilitado para comerciar con sus colonias, las abre á los estranjeros, no es por su voluntad, sino por la apurada situacion á que nuestras armas le han reducido" (*).

Estos fueron los principales fundamentos alegados por el tribunal para condenar al *Immanuel*, y su doctrina fué plenamente confirmada por la Corte de apelacion en el caso de la *Wilhelmina*, en que el Lord Canciller se espresó de este modo: "No es lícito á los neutrales, por el Derecho comun de gentes, hacer en tiempo de guerra un comercio de que ántes no gozaban, y en esta virtud el tribunal es de sentir que se deben confiscar buque y carga" (†).

La prohibicion no se estiende á los casos en que el comercio de una colonia era permitido á los estranjeros en tiempo de paz. En el caso de la *Juliana*, buque neutral que navegaba entre la Francia y el Senegal, que era entónces colonia francesa, habiéndose probado que este tráfico solia permitirse á los estranjeros ántes y despues de la guerra, se restituyó el buque á los propietarios neutrales (‡).

El año de 1756 fué cuando se estableció práctica y universalmente la regla que prohibe á los neutrales hacer en

(*) *Rob.* II, 186.
(†) *Rob.* IV, Appendix A.
(‡) *Rob.* IV, 328.

tiempo de guerra un comercio que no les era permitido en la paz. Vamos ahora á referir las relajaciones que ha esperimentado de entónces acá por el espíritu algo mas humano y benigno de la política moderna.

Durante la guerra de la independencia de Norte-America estuvo suspenso el principio, porque la Francia, poco ántes de comenzar las hostilidades, pareció abandonar el monopolio, permitiendo á los estranjeros el comercio con las Antillas francesas. Percibióse despues que esta medida habia sido un mero artificio para eludir la regla: mas no por eso dejó de producir su efecto. Durante aquella guerra gozaron de tanta libertad los buques neutrales en este ramo de comercio como en otro cualquiera.

En las guerras que se originaron de la revolucion francesa, las primeras instrucciones del gobierno inglés á los corsarios previnieron que se apresase toda nave cargada de efectos que fuesen producciones de cualquiera de las colonias de Francia, ó que llevasen provisiones ú otros artículos destinados á alguna de ellas. Las relajaciones que despues se adoptaron han provenido principalmente de la mudanza que sobrevino en el comercio de las Américas por el establecimiento de un gobierno independiente en esta parte del mundo. A consecuencia de este suceso fueron admitidos los buques anglo-americanos á comerciar en varios artículos y con diferentes condiciones en las colonias francesas é inglesas. Este permiso vino á ser una parte del sistema comercial ordinario. Menoscababan, pues, aquellas instrucciones el comercio legítimo de los anglo-americanos. Su gobierno se quejó al británico; y en 8 de Enero de 1794 dió este nuevas instrucciones á sus buques armados para apresar toda nave cargada de frutos de las Antillas francesas, y que zarpase de cualquier puerto de ellas con destino á cualquier puerto de Europa. Mas como los neutrales europeos solicitasen igual franqueza, se relajó todavía mas la regla, y en 28 de Enero de 1798 se ordenó á los corsarios que apresasen toda nave cargada de producciones de cualquiera de las colonias de Francia, España ú Holanda, y que zarpase de cualquier puerto de ellas para cualquier puerto europeo, que no fuese de la Gran Bretaña ó de la nacion neutral á que perteneciese la nave, ó á lo ménos el dueño de la carga (*).

Quedaron, pues, autorizados los neutrales para traficar

(*) *Robinson's Reports*, IV, Appendix A.