

navegación, ni había hecho desaparecer los grandes obstáculos que impedían el libre tráfico. Acordóse, pues, redactar un acta en 13 de Abril de 1844, que fué suscrita en Dresde á la vez que las disposiciones relativas á la policía de la navegación (1).

Sin embargo, el derecho de peaje sobre el Elba continuaba subsistente, designándosele comunmente con el nombre de peaje de *stade* ó de *Brunshausen*, y se pagaba por todos los buques que, subiendo, pasaban la desembocadura del afluente llamado *Schwinge*. Este peaje fué definitivamente abolido en 1861, suscribiéndose con tal objeto en Hannover el tratado de 22 de Junio, á consecuencia de una conferencia celebrada á este propósito. Por dicho tratado se obligó el rey de Hannover á conservar las obras necesarias para mantener el río en buen estado para la navegación, y sin imponer tasa alguna de tránsito á título de compensación de los gastos correspondientes, obligándose á su vez los demás Estados contratantes á pagar la suma de 2.857.338 thalers alemanes (2).

El 7 de Marzo de 1880 se formuló un nuevo proyecto de convenio entre Prusia y Austria-Hungría; pero fué muy combatido por el Reichstag en Berlín.

EL ESCALDA

821. Las cuestiones relativas á la navegación del Escalda son características y revelan de qué modo las rivalidades mercantiles habían monopolizado el uso de ciertos ríos y cómo los arbitrios, sostenidos por una parte con la fuerza, fueron tolerados por la debilidad de la otra.

Cuando las Provincias Unidas obtuvieron, á consecuencia de la paz de Westfalia, su independencia de la Corona de España, para asegurarse el monopolio del comercio del Escalda obligaron á Felipe IV á suscribir el tratado de Münster de 30 de Enero de 1648, por el que se privó á las diez provincias católicas que permanecieron sujetas á la dominación española, de la facultad de aprovecharse de su posición geográfica para hacer uso del río que las bañaba. El artículo 14 de dicho tratado consagró el pacto de que el Escalda, los canales de Sas y de Zwyn y demás bocas del

(1) MARTENS, *Nouveau recueil général*, t. VI, págs. 388 y 463.

(2) *Idem id.*, tomo XVII, páginas 406 á 419.

río serían considerados como cerrados á la navegación de las provincias católicas de Bélgica (1).

Se dijo que este pacto no era más que la rehabilitación de un antiguo derecho, el derecho de escala, *droit d'étape*, reconocido por todos los extranjeros que entraban en el Escalda, los cuales descargaban sus buques y trasbordaban todo el cargamento á los buques holandeses (2).

Cuando fueron cedidas al Austria las provincias católicas, hicieronse varias reclamaciones contra tan injustificable pacto que arruinaba el comercio por la parte de Amberes, y José II dirigió el 23 de Agosto de 1784 una nota para obtener de Holanda que removiese aquel obstáculo irracional que impedía la prosperidad natural de sus provincias belgas (3). La negativa de Holanda dió ocasión á la guerra que terminó con la paz de Fontainebleau en 8 de Noviembre de 1785 (4); pero la libertad de navegación no pudo al fin conseguirse, confirmando el art. 6.º de dicho tratado el pacto de Münster, y toda la parte del Escalda que media desde Saftingen hasta el mar se declaró cerrada al comercio (5).

Sólo en tiempo de la Revolución francesa se estableció el principio de la libertad de navegación del Escalda (6) que fué reconocido después por el tratado entre la República francesa y la de los Países Bajos, celebrado en La Haya el 16 de Mayo de 1795 (artículo 18) (7).

(1) Véase DUMONT, *Corps Univ. Diplom.*, tomo VII, pág. 429, y PHILLIMORE, *Int. Law*, § 163.

(2) Véase el art. 14 de dicho tratado.

(3) Véase MARTENS, *Causes célèbres*, causa octava, tomo XI, pág. 203.

(4) *Idem*, segunda edición, tomo IV, pág. 55.

(5) SCHOELL, *Hist. des traités*, cap. XXII, pág. 488 (edición de Bruselas).

(6) Es importante el Decreto del Consejo ejecutivo provisional de 16 de Noviembre de 1792. «...Que los obstáculos y las trabas á que hasta ahora han estado sujetos la navegación y el comercio, tanto por el Escalda cuanto por el Mosa, eran enteramente contrarios á los principios del derecho natural que han jurado mantener todos los franceses. Que la corriente de los ríos es propiedad común é inalienable de todas las comarcas regadas por sus aguas. Que una nación no podría sin injusticia arrogarse un derecho de ocupar exclusivamente la canal de un río é impedir que los pueblos vecinos dueños de las orillas de la parte superior disfruten de las mismas ventajas. Que semejante derecho es un resto de las servidumbres feudales, ó por lo menos un odioso monopolio que sólo ha podido establecerse por la fuerza y consentirse por la impotencia, y que es, por consiguiente, siempre revocable, á pesar de todos los convenios que haya en contrario, porque la Naturaleza no reconoce pueblos ni individuos privilegiados, y porque los derechos del hombre son enteramente imprescriptibles.»

(7) MARTENS, *Recueil*, segunda edición, tomo VI, pág. 88.

822. Proclamada después más solemnemente la libertad de la navegación fluvial por el tratado de París de 3 de Mayo de 1814, fué declarada también la libre navegación del Escalda en el Reglamento de 19 de Marzo de 1815, artículos 1.º al 3.º (1), y confiada á una Comisión la redacción del reglamento respectivo, que fué suscrito en Maguncia el 31 de Marzo de 1831 (2).

Reconocida después la separación de Bélgica y Holanda por el tratado de Londres de 19 de Abril de 1839, se estipuló en el artículo 9.º de un tratado de igual fecha entre ambos Estados la regularización de la navegación del Escalda, siendo reconocido por el § 3.º de dicho artículo un derecho de peaje (3). Para la aplicación posterior de estos acuerdos y para regularizar el ejercicio de la pesca y el comercio de la misma, nombróse una Comisión que lo arregló todo bajo la base de la reciprocidad.

Para llevar á cabo estos trabajos de la Comisión surgieron dificultades que se arreglaron mediante un nuevo tratado celebrado en La Haya el 5 de Noviembre de 1842 (4). Este tratado abolió el peaje y las demás tasas de navegación; pero así como el Gobierno holandés se obligaba á mantener los faros existentes en Flesinge y Westcappelle, y á establecer otros en Terneuzen y Bath, el Gobierno belga se obligó á pagar, á título de indemnización, una tasa proporcionada al tonelaje de los buques.

Esta última forma de peaje fué abolida definitivamente en 1863, conviniendo el rey de Bélgica con el de Holanda,—para orillar todo impedimento á la libre navegación y facilitar el desarrollo del comercio—en pagar de una vez una suma determinada en compensación de los derechos establecidos en el art. 9.º, § 3.º del tratado de 1839 y en el de 1842, fijándose aquélla en la cantidad de 17.140.640 florines, concluyéndose el tratado de 12 de Mayo de 1863 (5). En este mismo año suscribió en Bruselas el rey de Bélgica otro tratado con los demás Estados (18 de Julio), por el que se repartió la suma que cada cual debía pagar á Bélgica, para rescatar el peaje de la navegación por el Escalda, terminando definitivamente estas negociaciones (6).

(1) MARTENS, *Rec.*, tomo II, pág. 447.

(2) Idem id., pág. 252.

(3) Idem id., tomo XVI, parte 2.ª, pág. 773.

(4) Idem, *Nouveau recueil gen.*, tomo III, pág. 613.

(5) Idem id. id.

(6) Véase la *Collezione dei trattati fatti dall Regno d'Italia*, tomo I, página 299, y PALMA, *Trattati e Convenzioni in vigore fra il Regno d'Italia e i governi esteri.*—Turín, Unión tip. editorial.

Una pequeña diferencia surgida en 1869 entre ambos Gobiernos á propósito del *thalweg* del Zwyn que no podía ya reconocerse, se resolvió nombrando una Comisión que fijó la línea fronteriza, siendo determinada ésta por el convenio de 15 de Marzo de 1869 (1).

EL DANUBIO

823. Siendo el Danubio una importante vía de comunicación entre Oriente y Occidente, ha sido, entre los ríos de Europa, uno de los á que han podido aplicársele con más dificultad los principios liberales relativos á la navegación, porque siempre se ha encontrado una fuerte oposición por parte de Rusia.

En el tratado de Bucharest, celebrado en 28 de Mayo de 1812 entre Rusia y el Imperio Otomano para poner término á las hostilidades comenzadas en 1809, se estableció el principio de la recíproca libertad de navegación por parte de ambos Estados (2). En efecto, el art. 4.º de dicho tratado dispone que las fronteras de Rusia y de la Turquía Europea se establecían en el Prut y en la orilla izquierda del Danubio hasta la desembocadura del brazo Kilia en el mar Negro: que la navegación por uno y otro brazo del río sería libre para los súbditos de ambos Estados, así como el derecho de pesca (3).

La libertad de navegación para ambos Estados fué después solemnemente confirmada por el tratado de Andrinópolis de 2-14 de Septiembre de 1829 (4). En el art. 3.º de dicho tratado se estipuló que los buques mercantes de ambas Potencias tendrían la facultad de navegar en todo el curso del Danubio, que podrían entrar por las bocas Vili y Sulina, y que por la de San Gregorio podrían entrar los buques de guerra y los buques mercantes; pero el Czar hizo los mayores esfuerzos para convertir en su provecho exclusivo la navegación, no obstante las vivas protestas de Inglaterra.

El primer acto informado en principios liberales, fué el convenio de 25 de Julio de 1840, estipulado entre Austria y Rusia (5). En este documento declaróse la libre navegación del río; fueron abolidos los derechos de tránsito, obligándose además Rusia á hacer navegable el paso de Sulina, donde se acumulaba mucho fan-

(1) MARTENS, *Nouveau Rec. gen.*, tomo XX, pág. 546.

(2) Véase WHEATON, *Hist.*, y MARTENS, obra citada, tomo III, pág. 297.

(3) Art. 4.º de dicho tratado.

(4) MARTENS, *Nouveau Rec.*, tomo VIII, pág. 143.

(5) Idem id., tomo I, pág. 208.

go, y á construir además un faro, y arreglar mejor las cuarentenas. Este convenio quedó, sin embargo, como letra muerta, porque Rusia continuó creando mil obstáculos con las cuarentenas, los derechos de tránsito y otras medidas que aplicaba á todos los buques que salían del Danubio y entraban en el mar Negro.

Fueron bastante liberales las estipulaciones contenidas en el tratado de 2 de Diciembre de 1851 (1), entre Austria y Baviera, al que se unió Wurtemberg mediante el protocolo de 5 de Junio de 1855; pero los abusos de Rusia continuaron hasta 1856, época en que, entre las condiciones de la paz, se incluyó la de la libre navegación del Danubio, sujetándose aquélla á las reglas establecidas en el tratado de Viena.

El art. 15 del tratado de París dispone, en efecto, lo siguiente: «La navegación del Danubio no podrá sujetarse á ninguna traba ni impuesto que no se hallen expresamente previstos por las estipulaciones contenidas en los artículos siguientes. No se percibirá, por consiguiente, peaje alguno basado únicamente en el hecho de navegar por el río, ni derechos de ningún género por las mercancías que lleven á bordo los buques. Los reglamentos de policía y de cuarentena establecidos para la seguridad de los Estados separados ó atravesados por este río, se interpretarán de manera que favorezcan, hasta donde sea posible, la circulación de los buques. Salvo lo que determinen estos reglamentos, no se opondrá obstáculo alguno á la libre navegación» (2).

§24. Después, con objeto de impedir que los principios proclamados quedasen como letra muerta, se estipuló en el mismo Congreso de París la formación de una Comisión internacional, con el encargo de determinar y hacer que se llevasen á cabo los trabajos necesarios con objeto de poner el río en mejores condiciones para la navegación y para quitar de la desembocadura y de las inmediaciones los bancos de arena que impedían la libre circulación de los buques. Para subvenir á los gastos que dichos trabajos ocasionasen, se concedió la facultad de exigir ciertos derechos fijos y en la proporción establecida por la Comisión, y con la condición de la perfecta igualdad para las naves de todos los Estados.

Además de la Comisión internacional, se procedió al establecimiento de una Comisión permanente, compuesta de los delegados

(1) MARTENS, *Nouveau Rec.*, tomo XVI, parte segunda, pág. 63.

(2) El tratado de París lo reproduce HEFFTER en su *Droit int. public.* (hay versión castellana). DE CLERK, *Recueil des traités de la France* (tomo VII, pág. 59).

de Austria, Baviera, la Puerta y Wurtemberg, en unión de los comisionados de los Principados danubianos, determinando su encargo el art. 17, en la forma siguiente: «1.º Elaborará los reglamentos de navegación y de policía fluvial; 2.º Hará desaparecer los obstáculos de cualquier género que se opongan á la aplicación de las disposiciones del tratado de Viena, respecto del Danubio; 3.º Ordenará y hará ejecutar los trabajos necesarios en todo el curso del río, y, después de la disolución de la Comisión europea, procurará que continúen siendo navegables las bocas del Danubio y las porciones de mar inmediatas.»

§25. Dicha Comisión desempeñó su cometido, estipulándose en Viena el acta de navegación del Danubio entre Austria, Baviera, Turquía y Wurtemberg, el 7 de Noviembre de 1857. En este acta, que se componía de cuarenta y siete artículos, se estableció que la navegación debía ser libre, tanto para el transporte de las mercancías como de viajeros, siendo abolidos todos los derechos que antes se exigían bajo diversos nombres y formas, como los de escala, almacenaje, trasbordo, etc., reservándose sólo para los buques de los países fronterizos el ejercicio, con perfecta igualdad, de la navegación fluvial entre los diversos puertos del Danubio, sin entrar en el mar.

No estando el acta de acuerdo con los principios establecidos en el Congreso de París de 1856, reunidos de nuevo los plenipotenciarios en esta misma ciudad en 1858 (22 de Marzo y 19 de Agosto), negáronle su aprobación después de empeñadas discusiones, en las que el barón Hübner se esforzó inútilmente en probar que el trabajo de la Comisión estaba conforme con el espíritu de los tratados de París y Viena (1).

El resultado fué invitar á la Comisión para que redactase en el término de seis meses un nuevo proyecto; pero ésta no terminó su encargo sino al cabo de ocho años, siendo suscrito este nuevo proyecto en Galatz, el 2 de Noviembre de 1865 (2), y revisado y discutido en la Conferencia celebrada en París en 1866 (3).

Este acta determina las condiciones para el ejercicio de la na-

(1) V. las severas críticas hechas en la sesión del 16 de Agosto por el Conde Cowley, representante de Inglaterra, al art. 8.º, en MARTENS, ob. cit., tomo XVI, parte segunda, pág. 40.

(2) V. el Acta pública para la navegación del Danubio inferior, suscrita por Austria, Francia, Inglaterra, Italia, Prusia, Rusia y Turquía. PALMA, *Trattati e convenzioni tra il regno d'Italia e i governi esteri*, pág. 247. Turin, Unión Tip.-Editrice.

(3) MARTENS, *Nouveau Rec. gen.*, t. XVIII, pág. 166.

vegación y para el régimen administrativo de la misma; establece la tarifa de los derechos de navegación, las reglas relativas á la cuarentena, los trabajos que deben hacerse y el modo de atender á sus gastos, y declara neutralizadas todas las obras y establecimientos de cualquier clase llevados á cabo bajo la dirección de la Comisión para las necesidades de la navegación del río.

826. En el tratado de Londres concluido entre Italia, Alemania, Austria, Francia, Inglaterra, Rusia y Turquía, el 13 de Marzo de 1871, se confirmó la constitución de la Comisión establecida en virtud del art. 16 del tratado de París para llevar á cabo los trabajos necesarios desde Isacktcha para quitar de las bocas del Danubio y del mar inmediato la arena y demás obstáculos, á fin de poner y conservar esta parte del río y del mar Negro en las mejores condiciones para la navegación. La duración de esta Comisión se fijó en un período de doce años, á contar desde el 24 de Abril de 1871, hasta el 24 de Abril de 1883, época de la amortización del empréstito contratado por dicha Comisión bajo la garantía de Inglaterra, Alemania, Austria-Hungría, Francia, Italia y Turquía (1).

En dicho tratado se proveyó á los gastos necesarios para los trabajos que ocurrieran y para la neutralización de las obras, en la forma siguiente: «Artículo 6.º Las potencias ribereñas de la parte del Danubio en donde las cataratas y las Puertas de Hierro oponen obstáculos á la navegación, se reservan el derecho á entenderse entre sí para hacer que desaparezcan dichos obstáculos, reconociéndoles desde ahora las Altas Partes contratantes el derecho de imponer una tasa provisional á los buques mercantes, cualquiera que sea su pabellón, que crucen por dichos puntos desde la presente hasta la fecha en que quede extinguida por completo la deuda contraída para la ejecución de los trabajos, y declarando inaplicable á esta parte del río, por todo el tiempo necesario para la extinción de dicha deuda, el art. 15 del tratado de París de 1856.»

«Art. 7.º Todas las obras y establecimientos de cualquier clase creados por la Comisión europea á consecuencia del tratado de París de 1856, ó del presente convenio, continuarán disfrutando de la misma neutralidad que los ha protegido hasta ahora, y que será respetada igualmente en lo futuro por las Altas Partes contratantes, cualesquiera que sean las circunstancias. Los beneficios de

(1) V. el texto del Convenio para la garantía del empréstito danubiano, en PALMA, pág. 233. Turín, Unione Tip.-Editrice.

las inmunidades que de aquí se deriven se extenderán á todo el personal administrativo y técnico de la Comisión. Debe tenerse entendido, sin embargo, que las disposiciones de este artículo no perjudicarán en nada el derecho de la Sublime Puerta, á que entren, como siempre, en el Danubio sus buques de guerra, en su cualidad de Potencia territorial» (1).

En 1875 compiló la Comisión un reglamento nuevo y detallado para la navegación y la policía del bajo Danubio, reglamento que constaba de 165 artículos; fué suscrito en Galatz el 10 de Noviembre y puesto en vigor en 1.º de Marzo del año siguiente (1876).

827. Por último, en el tratado de Berlín de 13 de Junio de 1878 se aumentaron las garantías para asegurar la libertad de la navegación por el Danubio, «siendo así que estaba reconocida como de interés europeo,» y se decidió (art. 52) que todas las fortificaciones que se hallaban á lo largo del curso del río desde las Puertas de Hierro hasta su desembocadura habían de ser destruidas, y no se edificarían otras nuevas, y que ningún buque de guerra podría navegar por el Danubio más arriba de las Puertas de Hierro.

Acerca de la Comisión europea, disponía el art. 53: «La Comisión europea del Danubio, en la que se hallará representada Rumania; continuará ejerciendo sus funciones hasta Galatz, con entera independencia de la autoridad territorial, quedando confirmados de nuevo todos los tratados, arreglos, actas y decisiones relativas á sus derechos, privilegios, prerrogativas y obligaciones.»

Encargóse después á dicha Comisión la formación del reglamento de navegación y policía fluvial, desde las Puertas de Hierro hasta Galatz, y de conservar el faro en la isla de las Serpientes. La ejecución de los trabajos para hacer desaparecer los obstáculos que las Puertas de Hierro y las cataratas oponen á la navegación se encargó al Austria Hungría, con el derecho de percibir una tasa provisional, conforme á lo establecido en el tratado de Londres de 13 de Marzo de 1871.

El 28 de Mayo de 1881, para poner en armonía el acta pública relativa á la navegación del Danubio de 2 de Noviembre de 1865 con los pactos estipulados en el tratado de Berlín de 1878, se reunió una Conferencia que compiló un acta adicional á la pública de 2 de Noviembre de 1865 citada, la cual fué estipulada en Ga-

(1) Para el texto de los tratados, véase MARTENS, ob. cit., la *Colección de tratados estipulados por el Reino de Italia* y PALMA, obra citada.

latz por todas las potencias que formaban parte de la Comisión europea del Danubio en virtud del tratado de París de 1856, y además Rumania, llamada á formar parte de tal Comisión en virtud del art. 53 del tratado de Berlín.

Cuando se quiso poner en ejecución lo consignado en el tratado de Berlín, en lo referente á la navegación del Danubio, surgieron muchas dificultades. En efecto, por aquel tratado se admitía la coexistencia de dos autoridades, una que debía velar por la navegación en el bajo Danubio y otra que debía hacer lo propio respecto á la parte media del río. Fué, pues, necesario modificar el reglamento de policía de navegación estipulado en 1871 y redactar otro especial aplicable á la parte del Danubio comprendida entre Galatz y las Bocas de Hierro.

Las discusiones á que dió lugar la redacción de tal reglamento se prolongaron más de un año, tanto que el proyecto compilado en 1880 por los delegados de Austria-Hungría, Alemania é Italia, encontró viva oposición, sobre todo por parte de Rumania, la cual pretendía que fuese excluida Austria de toda ingerencia en la aplicación de los reglamentos y del ejercicio del Sindicato sobre el Danubio medio, sosteniendo con razón que según los principios de derecho internacional no podía atribuirse ninguna jurisdicción á Austria sobre aquella sección del río, más allá de las Puertas de Hierro, que se encontraban al lado opuesto de la orilla que le pertenecía.

Esta oposición estaba justificada, porque la Comisión mixta para el bajo Danubio, según el proyecto, debía estar compuesta por delegados de Rumania, Servia, Bulgaria y Austria, á la que se atribuía la presidencia de tal Comisión con voto de calidad para decidir los empates, pudiendo, por tanto, disponer de dos de los cinco votos. A consecuencia de tal oposición el proyecto primitivo sufrió varias modificaciones y el reglamento de policía de navegación aplicable á la parte del Danubio comprendida entre Galatz y las Bocas, se estipuló en 1881 y lleva fecha de 19 de Mayo del mismo año, anterior, por tanto, al acta adicional antes citada que la lleva de 28 del propio mes y año. He aquí por qué el mencionado reglamento, que era, en efecto, resultado del pacto establecido en el art. 9.º del acta adicional, dictada á consecuencia del tratado de Berlín, dió lugar á graves discusiones y largas negociaciones, y fuese indispensable modificar en parte la redacción del acta adicional, mientras estaban pendientes las negociaciones.

El reglamento de 1881 no fué, á pesar de todo, considerado

como definitivo. La Comisión europea para la navegación del Danubio confeccionó un nuevo reglamento con asistencia de los delegados de Servia y Bulgaria, el cual fué redactado en 2 de Junio de 1882, y eliminó gran parte de las cuestiones ó controversias que hemos apuntado. En 1883 espiraba el término señalado para la revisión de los poderes atribuidos á la Comisión europea en el tratado de Londres de 1871, y como era necesario proveer á esa necesidad, el Gobierno inglés invitó á los demás interesados á reunirse en una conferencia en Londres, para deliberar sobre los poderes de la Comisión europea, que concluían aquel año, y sobre los reglamentos ya discutidos.

Dicha conferencia se reunió en Londres en Febrero de 1883, y concluyó el tratado en 10 de Marzo del mismo año.

Por ese tratado la jurisdicción de la Comisión europea se extendió desde Galatz á Braila, y sus poderes le fueron prolongados por un período de 25 años á partir del 24 de Abril de 1883. El brazo de Kilia se excluyó de la intervención de la Comisión, por la parte en que sus dos orillas pertenecían á Rusia ó á Rumania. A continuación del brazo de Kilia, por la parte que atraviesa el territorio rumano y el ruso, se convino aplicar el reglamento que regía para el brazo de Soulina, bajo la vigilancia de los delegados de Rusia y Rumania, con intervención de la Comisión europea. Después se adoptó el reglamento de navegación y de policía hecho en 2 de Junio de 1882 por la Comisión europea del Danubio con asistencia de los delegados de Servia y Bulgaria, declarándolo aplicable á la parte de dicho río comprendida entre las Puertas de Hierro y Braila.

Este reglamento se anexionó al tratado, cuya ratificación se verificó en Londres el 21 de Agosto de 1883 y al que prestó su adhesión Servia, por nota del 20 de Agosto (1).

(1) Véanse las actas relativas á la navegación del Danubio en la *Colectión de los tratados y convenios entre el reino de Italia y los Gobiernos extranjeros*, esto es, *Acta adicional* á la pública de 2 de Noviembre de 1865 relativa á la navegación de las Bocas del Danubio, tomo VIII, pág. 235.—*Reglamento de navegación y de policía*, aplicable á la parte del Danubio comprendida entre Galatz y las Bocas, establecido por la Comisión con arreglo al art. 9.º del acta adicional á la de 2 de Noviembre de 1865, ibidem, pág. 244.—*Instrucción especial* para los inspectores de la navegación en el bajo Danubio, establecida en virtud del art. 9.º del acta pública firmada en Galatz el 2 de Noviembre de 1865, ibidem, pág. 317.—*Instrucción especial* al capitán del puerto de Soulina, ibidem, pág. 361.—*Reglamento* para la percepción de los impuestos sanitarios en el puerto de Soulina de 16 de Noviembre de 1882, tomo IX, pág. 62.—*Tratado de Londres* de 10 de Marzo de 1883, ibidem, pág. 108.—*Reglamento de navegación y de*