

EL VÍSTULA

828. El principio de la libre navegación del Vístula forma parte del tratado de Tilsitz, celebrado entre el emperador de los franceses, como protector de la Confederación del Rin, y el emperador de Rusia el 7 de Julio de 1807, estipulándose en el art. 8.º de dicho tratado, que ni el rey de Prusia, ni el de Sajonia, ni la ciudad de Danzig pondrían obstáculos á la navegación con ninguna clase de tasas ni otro impuesto alguno (1).

Estas disposiciones fueron aceptadas por Prusia en el tratado concluído en Tilsitz el 9 de Julio de aquel mismo año con el emperador de los franceses. Proclamados en el tratado de Viena los principios de la libre navegación internacional, suscribieron otro Rusia y Austria (21 de Abril á 3 de Mayo de 1815) (2), obligándose á aplicar aquellos principios á los ríos comunes de Polonia (artículos 24 al 29), haciéndose otro análogo entre Prusia y Rusia, suscrito en el mismo día (3) (artículos 22 al 29), siendo nombrada una Comisión para formular un proyecto relativo á la libre navegación bajo las bases del proyecto compilado por la Comisión general nombrada en conformidad con lo estipulado por el tratado de Viena. Fueron además suscritos dos convenios especiales en San Petersburgo, uno del 5 al 17 de Agosto de 1816 entre Austria y Rusia, y otro del 7 al 19 de Diciembre del mismo año entre Rusia y Prusia. En dichos convenios se confirmó el principio de la libertad reciproca de navegación para todos los ríos comunes á los dos Estados, y se regularizó la policía de la navegación y las tasas é impuestos bajo el pie de una igualdad reciproca y perfecta (4).

Respecto al Vístula se declaró la navegación exenta de todo impuesto, excepto el que se pagaba en Prusia bajo la denominación *die Schiffsgefässgelder*.

EL PÓ

829. El Pó, que es hoy un río italiano, ha servido hasta

policía para la parte del Danubio, situada entre las Puertas de Hierro y Braila, *ibidem*, pág. 113.— Véase también CATELLANI, *La navigazione fluviale et la questione del Danubio*.

- (1) MARTENS, *Recueil*, tomo VIII, pág. 639.
- (2) *Idem*, *Nouveau rec.*, tomo II, pág. 225.
- (3) *Idem*, *ibid.*, pág. 236.
- (4) *Idem*, obra citada, tomo VIII, pág. 540 y 582.

nuestros días como limite entre algunos de los varios Estados en que se hallaba dividida Italia.

Por esto se proveyó en el Congreso de Viena á la navegación del Pó, y en el acta final de dicho Congreso, correspondiente al 9 de Junio de 1815 (art. 96), se convino que se aplicarían á dicho río los mismos principios aceptados para el régimen internacional de los ríos navegables, y que se encargaría una Comisión de representantes de los Estados limítrofes, de la redacción del respectivo reglamento.

Sin embargo, esta declaración quedó sin efecto, y sólo se proveyó á prevenir y evitar el contrabando, en un acta firmada por Austria y por Cerdeña el 4 de Diciembre de 1834 (1).

El primer convenio que se celebró entre los Estados confinantes relativo á la navegación internacional de este río, fué el suscrito por Austria y los Estados de Parma y Módena el 3 de Julio de 1849, confirmandose el principio de libre navegación aún con más extensión de la que tenía en el anterior convenio. Decíase, en efecto, en el art. 1.º: «La navegación por dicho río será libre y estará exenta de todo gravamen en el trecho comprendido en el territorio de los Estados signatarios hasta el Adriático, y no podrá impedirse ni dificultarse bajo ningún aspecto, salvo las reglas de disciplina ó policía que se establezcan de común acuerdo por los Estados contratantes, siempre en el sentido más favorable al comercio. También será libre con las mismas condiciones, la navegación de los afluentes más abajo del Tesino» (2).

El 6 de Agosto de este mismo año se celebró otro convenio entre Austria y Cerdeña; pero su principal objeto fué el de ponerse de acuerdo para la represión del contrabando (3). El principio de la libre navegación del Pó por parte de dichos Estados, no se estableció hasta que se verificó el tratado de comercio firmado en Viena el 18 de Octubre de 1851 (4), cuyo art. 12 dispone:

«La navegación del Pó, del Tesino y de sus afluentes que se hallan en territorio sardo ó austro-sardo, será libre y estará exenta de todo gravamen, y las reglas necesarias para tal objeto, así como para la vigilancia y mejoramiento de la navegación, serán establecidas por un convenio adicional que las partes

- (1) MARTENS, obra citada, tomo XIII, pág. 198.
- (2) MARTENS, *Rec. gen.*, tomo XIV, pág. 525.
- (3) MARTENS, *Rec.*, tomo I, pág. 182.
- (4) CUSSY, *Recueil*, tomo VI, pág. 649.—PALMA, obra citada.

contratantes se comprometen á celebrar á la mayor brevedad posible.»

El 22 de Noviembre del mismo año fué suscrito entre los mismos Estados un tratado para la represión del contrabando en el Lago Mayor, en el Pó y en el Tesino.

Diremos, por último, que el Gobierno Pontificio se adhirió al convenio de 1849, por medio de un acta suscrita el 12 de Febrero de 1850 (1).

El tratado de Zurich de 10 de Noviembre de 1859 confirmó pura y simplemente el régimen ya establecido en el convenio de 1849, disponiendo en su artículo 18 que la navegación del Pó y de sus afluentes continuaría libre, de conformidad con los tratados (2).

Todos éstos quedaron derogados á consecuencia de los acontecimientos políticos que condujeron á la formación del reino de Italia y á la unión á éste de las provincias italianas, algunas de las cuales siguieron, sin embargo, sujetas al Austria por el tratado firmado en Viena el 3 de Octubre de 1866 (a).

A consecuencia de tales sucesos, corre actualmente el Pó por territorio italiano, y le son aplicables las mismas reglas que á los demás ríos que corren por el territorio de un Estado.

EL CONGO Y EL NÍGER

830. Entre los ríos de Africa merece especial mención para nuestro estudio el Congo, que constituye la más importante vía de comunicación para el comercio del Africa central.

Portugal había deducido ciertas pretensiones de soberanía sobre todo el territorio del Congo inferior y había establecido en aquellos parajes funcionarios por él nombrados y sujeto el tráfico á tarifas especiales.

Estando todos los Estados de Europa interesados en mantener en provecho propio el comercio con ésta ó aquella región del Africa, en la que habían establecido sus posesiones y en proteger á sus propios ciudadanos, que á lo largo del territorio bañado por el río

(1) MARTENS, *Rec. gen.*, tomo I, pág. 532.

(2) Idem, *Nouveau Rec. gen.*, tomo III, parte segunda, pág. 516.

(a) Debe referirse el autor al territorio del Tyrol de allende los Alpes, que quedó sujeto al Austria por el tratado que se cita, no habiendo apoyado Francia ni Prusia las pretensiones de Italia sobre este territorio. (Nota del T.)

habían establecido importantes y numerosas factorías, era indispensable proveer á que el tráfico en aquel río tan importante fuese regulado de modo que se pudiese ejercitar libremente el comercio con el Africa central.

La Asociación internacional del Congo había adquirido una cantidad considerable de terreno, en el cual había establecido ya cuarenta estaciones, y como sus posesiones confinaban con las adquiridas por Francia, era muy fácil que surgieran conflictos con su poderosa vecina.

La necesidad de llegar á regular la navegación en aquel río se hizo más urgente desde que en 1884 se firmó un tratado entre Inglaterra y Portugal en el que reconociéndose las pretensiones de éste que aducía ciertos derechos de soberanía sobre la parte inferior del Congo, se provocó una viva oposición por parte de todos los demás Estados interesados y principalmente por Francia, Holanda, Alemania y Bélgica, siendo impugnado por los comerciantes de los propios Estados contratantes hasta que fué sometido á la aprobación del Parlamento británico.

A su vez, las personas más entendidas en estos asuntos habían puesto ya en evidencia la necesidad de regular mediante un acuerdo internacional la navegación del Bajo Congo, instituyendo una Comisión internacional como se había hecho para el Danubio, demostrando que esto era indispensable para prevenir los inevitables conflictos internacionales.

Moynier, en una sesión celebrada en París en 1878 (1), había llamado la atención del Instituto de derecho internacional sobre la importancia que iba tomando la navegación del Congo. Algunos otros miembros del Instituto examinaron después atentamente la cuestión, y Labeyle (2), Travers-Twis (3), Gessner y otros (4), publicaron importantes trabajos sobre este asunto, inspirados todos en la idea de provocar un acuerdo internacional para regular la navegación, de interés común en aquel río, como se había hecho para el Danubio. En 1883, después de una proposición de Moynier y un proyecto de convenio internacional presentado por el mismo al Instituto, éste examinó diligentemente la cuestión y emitió su

(1) Véase *Annuaire de l'Institut.*, 1879-1880, tomo I, pág. 155.

(2) *Revue de droit international*, LXV, pág. 254, y *Les français, les anglais et le Comité international sur le Congo.*

(3) *La libre navigation du Congo*, *Revue de droit international*, LXV, páginas 437, 547; LXVI, pág. 237; véase también *An international protectorate of the Congo river.*

(4) RIVIER, *Lettera al Journal du Geneve du 11 Decembre 1884.*

opinión de «que el principio de la libertad de navegación para todas las naciones se aplicara al Congo y sus afluentes, y que todas las potencias se pusieran de acuerdo sobre los medios más adecuados para prevenir los conflictos entre las naciones civilizadas, en el Africa ecuatorial.»

Habiéndose así hecho general la idea de llegar á un acuerdo internacional para, en interés común, regular la navegación del Congo, Bismarck tomó la iniciativa y, de acuerdo con el Gobierno francés, propuso la reunión de una conferencia en Berlín á fin de establecer las condiciones para regular el comercio en el territorio africano y prevenir los debates y conflictos entre los Estados interesados.

Los puntos sobre que se intentó llegar á un acuerdo según la proposición hecha por los Gobiernos de Alemania y Francia se formularon en la nota dirigida con tal objeto á los demás Gobiernos, de la manera siguiente:

1.º Libertad del comercio en la cuenca y desembocadura del Congo;

2.º La aplicación al Congo y al Níger de los principios adoptados en el Congreso de Viena para establecer la libertad de la navegación en los ríos internacionales, principios aplicados después al Danubio;

3.º Definición de las formalidades que era necesario observar para que las nuevas ocupaciones de la costa de Africa pudieran considerarse como efectivas.

En esta conferencia se estableció que debían estar representadas las potencias interesadas en el comercio con el Africa (1).

La Conferencia se reunió en Berlín, é inició sus sesiones el 15 de Noviembre de 1884, y después de discutir el proyecto sometido á su examen, se firmó el acta general y final el 26 de Febrero de 1885, por Austria-Hungría, Bélgica, Dinamarca, Francia, Alemania, Inglaterra, Italia, Países Bajos y Luxemburgo, Portugal, Rusia, España, Estados Unidos de América, Suecia y Noruega y Turquía, mediante el cual se llegó á regular el desenvolvimiento del comercio y de la civilización en algunas regiones africanas, y la libre navegación del Congo y del Níger.

Con este tratado se estableció, bajo la salvaguardia de todas las naciones, el principio de la completa libertad del comercio en la cuenca del Congo, en su desembocadura, y en los países circunve-

(1) Véase FAURE, *La conférence africaine de Berlin*.

cinos. Antes, el comercio se habia ejercido libremente en la parte inferior del río, pero no así en aquella otra sobre la que Portugal aducía sus pretensiones de soberanía. Éste tendía, en efecto, á organizar un sistema favorable en un todo á sus propios intereses, arrojándose el derecho de sujetar el tráfico á tarifas especiales, á fin de someter el comercio al sistema comercial portugués.

Fué necesario, ante todo, determinar los límites de la cuenca del Congo y de sus afluentes, á los cuales debía hacerse extensiva la libertad del comercio, y esto se hizo, atendiendo, no sólo á las condiciones geográficas del territorio, sino también á las necesidades económicas. Dentro de los límites fijados, se aplicó muy ampliamente el principio de la libertad del comercio. El art. 2.º del tratado de que nos venimos ocupando, dispone, en efecto, que las naves de cualquier bandera, sin distinción de nacionalidad, tendrán libre acceso á todo el litoral de los territorios comprendidos entre los límites fijados, á los ríos que desembocan en el mar, á todas las aguas del Congo y de sus afluentes, comprendidos en éstos los lagos, á todos los puertos situados sobre sus orillas, así como á todos los canales que se excaven con el objeto de unir entre sí las corrientes de aguas ó los lagos comprendidos en toda la extensión de los territorios contenidos en los límites fijados.

Además, dichas naves podrán hacer cualquier clase de transporte y ejercer el cabotaje marítimo y fluvial, así como el transporte con lanchas en las mismas condiciones que los nacionales, y en perfecta igualdad en su ejercicio con aquéllos.

Con el objeto de impedir que pudieran los ribereños poner obstáculos á esta completa libertad de comercio, se les negó la facultad de imponer á su antojo cualquier gravamen sobre las mercancías, y se convino que las que se importasen á los territorios de la cuenca del Congo, cualquiera que fuese su origen, no se sujetarán á otras exacciones que á aquéllas que puedan percibirse como equitativa compensación de los servicios prestados al comercio, debiendo, por tanto, ser soportados con perfecta igualdad por los nacionales y extranjeros de cualquier nacionalidad, prohibiéndose toda diferencia, tanto respecto á las naves, como á las mercancías. Se estableció, además, que todos los productos importados á los territorios dichos, se considerarían libres de todo derecho de entrada y de tránsito. Las potencias se reservaban el derecho de decidir si al término de un período de veinte años se debería ó no mantener esta franquicia de entrada.

Se estipuló, además, que ninguno de los Estados que ejerza

actualmente, ó ejercite en lo sucesivo derechos de soberanía sobre alguno de los territorios designados en el tratado, podrá conceder ningún monopolio ni privilegio de cualquier clase en materia comercial.

Proclamado de este modo el principio de la libertad de navegación, era natural que todas las servidumbres y los gastos impuestos sobre el transporte de mercancías y viajeros con los nombres de derechos de escala, carga, descarga, depósito y otros semejantes, no debían ser exigidos en manera alguna.

A esta situación se llegó con el reglamento de navegación que suprimió toda clase de impuestos, admitiendo sólo aquéllos que afectan un carácter de retribución por servicios prestados á la navegación, como, por ejemplo, los impuestos de puerto, provenientes del uso efectivo de ciertos establecimientos locales, como los almacenes, los derechos de pilotaje, etc. Para asegurar la exacta observancia de los principios establecidos en el tratado, se constituyó una Comisión internacional análoga á la del Danubio, y se confirieron á la misma atribuciones especiales para atender en los trabajos necesarios para hacer el río navegable, fijar las tarifas, administrar los rendimientos, y vigilar el cumplimiento de todas las disposiciones relativas á la libertad del comercio y de la navegación. También se le confirió la facultad de negociar en caso necesario un empréstito para proveer á los gastos técnicos y administrativos.

A fin de que la libertad comercial tan extensa pudiera considerarse asegurada también en tiempo de guerra, se estableció que sus reglas serían de aplicación en esos casos anómalos; y que, tanto los Estados neutrales como los beligerantes, podrían comerciar libremente en el Congo durante la guerra, exceptuando tan solo el transporte de aquellos objetos que, considerados en el derecho de gentes como contrabando de guerra, fueran destinados á cualquiera de las partes contendientes.

En lo que concierne al Níger, se convino en el mismo tratado, aplicarle, en cuanto á la libertad del comercio, los mismos principios estipulados para el Congo, con excepción de los que se refieren á la Comisión internacional. Respecto, pues, á la libertad de navegación, la Gran Bretaña, bajo cuyo protectorado se encuentran la mayor parte de los países situados á lo largo de la parte navegable y explorada del mismo, se obligó á mantener los mismos principios estipulados respecto del Congo, mientras continuara ejerciendo su protectorado en aquellas regiones.

Las disposiciones relativas á la neutralidad del Congo en tiempo de guerra, se adoptaron también, tanto respecto del Níger, como de sus afluentes, derivaciones y bocas.

No creemos conveniente extender estas noticias á otros varios ríos de Europa, por no hacerlas demasiado extensas. Sólo haremos mención del Duero, en el que hay completa libertad de navegación, consignada en el tratado firmado en Lisboa en 13 de Agosto de 1831.

En América ha dado lugar la navegación fluvial á varias controversias y á largas discusiones acerca de las máximas que le son aplicables; pero en este punto remitimos al lector que desee conocerlas á Wheaton (1), Phillimore (2) y á Calvo (3), que han tratado extensamente estas materias.

(1) *Hist. du progrès du droit des gens*, tomo II, páginas 191 á 195.

(2) *Intern. Law*, tomo I, § 169 y siguientes.

(3) *Droit int.*, § 274 y siguientes, donde se hallarán exactas y detalladas noticias respecto á los siguientes ríos americanos: Misisipi, San Lorenzo, La Plata y el Amazonas.

Véase también la importante publicación hecha por WHARTON, *A Digest of the international law of the United States*, tomo III. En esta obra se encuentran todos los documentos relativos á las controversias originadas en América, las decisiones de las Cortes, y los documentos de Estado que con ellas se relacionan.