

el artículo 7.º: "que la falta de cumplimiento de esta obligación, será castigada con multa por la primera y segunda vez, y con la privación del título de abogado en la tercera;" y en el artículo 10: "que están exentos de estas penas los abogados que sirvan empleos públicos."

Considerando, 2.º: Que esta disposición es anti-constitucional, en virtud de que la obligación que impone á los abogados de Chiapas de asesorar á los jueces no tiene tiempo fijo, y por lo mismo puede prolongarse indefinidamente, pues si es que ella ha sido puesta nuevamente en vigor desde 1878; claro es que hace ya dos años que sobre los abogados del Estado pesa esa obligación, sin saberse todavía cuál será su término, y que imponer una carga onerosa con ese carácter de duración indefinida, no es sin duda equitativo: que, por otra parte, el quejoso alega el hecho no negado por la autoridad, sobre que en Chiapas no exceden de veinte los abogados que pueden ser asesores, de lo que se deduce que ellos son los que hacen el despacho de todos los negocios civiles y criminales del Estado, supuesto que los jueces les consultan no solo sus resoluciones definitivas, sino también las interlocutorias, resultando de ahí con evidencia que esto no guarda la proporción con que todos los ciudadanos deben llevar los servicios ó cargos públicos forzosos y gratuitos, porque mientras esos pocos abogados están constantemente consagrados á la administración de justicia, los demás habitantes del Estado están libres hasta de contribuir para los gastos que ella ocasiona:

Considerando, 3.º: Que no obstante que la citada ley local dispone en su artículo 5.º que en los negocios civiles los abogados asesores perciban en compensación de su trabajo los honorarios designados en el arancel, cubriéndolos las partes litigantes, y que en los criminales sólo cobren la cuarta parte de derechos, haciendo el pago la Hacienda pública, cuando el reo no tenga posibilidad de verificarlo; la verdad es que el servicio que se exige es forzoso y gratuito, puesto que la retribución que se establece es puramente nominal y nugatoria, por ser inconcuso que semejantes pagos son las costas judiciales abolidas por el artículo 17 constitucional, razón por la que los tribunales de Chiapas no pueden obligar á los litigantes á verificar esos pagos, porque si bien el referido artículo 5.º los autoriza al efecto, el 126 de la Constitución se lo prohíbe, ordenándoles que se arreglen á ella á pesar de las disposiciones que en contrario pueda haber en las leyes de los Estados:

Considerando, 4.º: Que por lo expuesto queda demostrado que con la ley local en que la autoridad responsable funda sus procedimientos, se han infringido los artículos 17 y 31 de la Constitución general;

Por estas consideraciones y con arreglo á los artículos 101 y 102 de la misma Constitución, se revoca el mencionado fallo del Juez de Distrito, y en consecuencia se declara:

Que la justicia de la Unión ampara y protege al C. Lic. Emilio Rabasa, contra el acto de que se queja.

Devuélvanse los autos al Juzgado de su origen, con copia certificada de esta sentencia; publíquese y archívese á su vez el Toca.

Así por unanimidad de votos en cuanto á la sentencia y por mayoría respecto de sus fundamentos, lo decretaron los ciudadanos Presidente y Ministros que formaron el Tribunal pleno de la Corte Suprema de Justicia de los Estados Unidos Mexicanos, y firmaron.—Ignacio L. Vallarta.—Manuel Alas.—Miguel Blanco.—J. M. Bautista.—Eleuterio Avila.—José Manuel Saldaña.—P. Ortiz.—José Eligio Muñoz.—Enrique Landa, Secretario.

#### COMPETENCIA SUSCITADA

ENTRE EL JUEZ DE DISTRITO Y EL LOCAL DEL ESTADO DE TABASCO  
PARA CONOCER DE LOS JUICIOS PROMOVIDOS  
Á CONSECUENCIA DE LA COLISION  
DE LOS VAPORES «FÉNIX» Y «FRONTERA» EN EL RIO GRIJALVA.

¿La colisión de dos vapores nacionales en un río es caso de almirantazgo?  
¿Cae bajo el imperio de la ley internacional el juzgar de esa clase de colisiones?  
¿Puede el Congreso federal regular el comercio y navegación interiores,  
y legislar sobre la policía de los ríos que corran solo por el territorio de un Estado?

El Lic. D. Fernando Duque de Estrada, en representación de los Señores Romano hermanos, consignatarios del vapor «Fénix», demandó, en 14 de Agosto de 1879, á los Sres. Bulnes hermanos como consignatarios del vapor «Frontera», por la cantidad de \$8,000 en que estima aquel vapor, perdido en la colisión que entre los dos hubo en el río Grijalva en la noche del 24 de Julio anterior. El Juez de Distrito de Tabasco, ante quien esa demanda se llevó como caso de almirantazgo, se declaró incompetente para conocer de ella, negándole ese carácter por auto de 23 de Septiembre de 1879. El Magistrado de Circuito de Yucatán, ante quien fué el negocio en apelación, revocó ese auto en 22 de Marzo de 1880, juzgando que el asunto pertenece á la jurisdicción de almirantazgo. De esa providencia suplicó el Promotor fiscal, y se elevaron los autos al conocimiento de la 1.ª Sala de la Corte para que decidiera en última instancia el artículo de competencia.

Mientras este asunto seguía esos trámites, el mismo Lic. Duque de Estrada, con fecha 28 de Agosto de 1879, demandó criminalmente ante el mismo Juez de Distrito al capitán del vapor «Frontera», Miles Hannah, como autor del siniestro que causó la pérdida de algunas vidas. Pero recusado el juez por aquel mismo letrado en 29 de Septiembre de 1879, pasó el negocio al conocimiento del Juez de Distrito de Campeche, el que se declaró desde luego competente, y ofició al juez local de Tabasco para que se inhibiera de conocer en él, anunciándole la competencia si así no lo hacía. Aceptada por éste y sustanciada en forma, se sujetó á la decisión de la 1.ª Sala de la Corte en los términos prevenidos por la ley. La Sala discutió en varias audiencias largamente ambos negocios, tanto el que estaba á su conocimiento por el recurso de súplica, como el que había venido por la vía de competencia, fallando ambos en la audiencia de 26 de Agosto de 1880. Las razones alegadas para sostener la competencia federal, están bien expresadas en el informe del Juez de Distrito de Campeche, y es conveniente conocer esta pieza de los autos para juzgar de este negocio. Dice así:

«República Mexicana.—Juzgado de Distrito del Estado de Campeche.—R. Sala 1.ª de la Suprema Corte de Justicia.—Tengo el honor de informar á esa Sala sobre la competencia de conocer, que con fecha 1.º de Octubre último entabló el C. Juez de primera instancia de la capital del Estado de Tabasco, con motivo del abordaje ocurrido en la ma-

Arugada del 24 de Julio del corriente año, en el rio Grijalva del referido Estado, entre los vapores nacionales «Frontera» y «Fénix.» Antes de entrar en el fondo de la cuestión, haré notar que conocí en la acusación presentada contra el capitán del «Frontera», por los parientes de las víctimas de aquel siniestro, por recusación del Juez de Distrito de Tabasco. Aunque en mi auto de 13 de Octubre, constante á fojas 20 á 21 de estas diligencias, fundé con alguna detención mi competencia, aprovecharé ahora la coyuntura que me ofrece el deber que me impone la ley, de emitir este informe para sustentarlo más sólido y extensamente. Cuatro fueron las razones principales en que me apoyé para iniciar la competencia en el abordaje de los vapores «Frontera» y «Fénix.» al Juez de primera instancia de la capital de Tabasco. Ampliaré cada una de ellas separadamente, á fin de que esa respetable Sala se persuada de la legitimidad de mi jurisdicción.

«Primera: La fracción I, art. 97 de la Constitución general de 5 de Febrero de 1857: dispone este precepto constitucional que los tribunales de la Federación conocerán de las controversias que se susciten sobre el cumplimiento y aplicación de las leyes federales. Con arreglo á esta prescripción tan terminante del Código fundamental de la Nación, en todas las cuestiones judiciales, ó lo que es igual, en todos los juicios para cuya decisión sea necesario aplicar leyes federales, ningún tribunal que no sea de la Federación tiene facultad de conocer. Ahora bien; en el caso de los vapores «Fénix» y «Frontera», por más que se quiera sostener lo contrario, no pueden ser aplicadas otras leyes que las federales, tanto porque en ninguno de los códigos del Estado de Tabasco está previsto el caso, cuanto porque siendo éste de derecho marítimo, según se demostrará á su debido tiempo, no puede entenderse comprendido en ninguna disposición legal de dicho Estado, puesto que los Estados no pueden legislar sobre tales materias, que están reservadas al Poder Legislativo de la Unión, por la fracción XV del artículo 72 de la Carta fundamental de la República. Si esto es una verdad, como indudablemente lo es, la consecuencia debida, natural y lógica, no puede ser otra sino la de que la autoridad judicial, local del Estado de Tabasco, no puede conocer del siniestro en cuestión, sin invadir las atribuciones del Poder Judicial de la Federación, á quien, según se ha dicho, comete exclusivamente la Constitución la facultad de resolver las controversias sobre aplicación de leyes federales. Inútil me parece en este punto detenerme á fundar que en el proceso criminal que deba seguirse al capitán del vapor «Frontera», ya sea de oficio, en desagravio de la vindicta pública, ya por virtud de la acusación que contra él han entablado los deudos ó parientes de las víctimas que produjo el abordaje, ha de haber una verdadera controversia. Incuestionablemente desde el instante en que el juicio criminal llegue á plenario, la controversia se establecerá entre el acusado ó su defensor, y los acusadores ó el Ministerio público: no se decidirá, por tanto, el asunto, lisa y llanamente, sino en juicio contradictorio; no se tratará sencillamente de aplicar las leyes federales, sino de resolver cuáles y cómo han de aplicarse al caso; habrá, por lo mismo, contención entre partes iguales legítimas, y la determinación de los tribunales no será una providencia meramente económica; será, si, el juicio concienzudo, legal y afinado de la autoridad, apreciando las razones de las dos partes contendientes y definiendo y sancionando los derechos de cada una. Habiendo ó debiendo haber, por consiguiente, controversia, y debiendo rolar ésta sobre aplicación de leyes federales, nadie puede dejar de convenir que en el caso del abordaje referido, sólo tienen competencia legítima los tribunales de la Federación, y por lo tanto, nadie podrá tampoco contestar la jurisdicción del Juzgado de Distrito de Tabasco, en cuya sustitución he comenzado yo á conocer en dicho asunto, y he provocado competencia al Juez local de la capital de aquel Estado.

«Segunda: La fracción II del artículo 97 de la Constitución, es el segundo y más robusto fundamento de mi competencia en el siniestro ocurrido en el rio Grijalva. En virtud de esa prevención constitucional, está reservado á los tribunales federales el conocimiento de las controversias que versen sobre derecho marítimo; en consecuencia, si lo gro demostrar que el abordaje de los vapores «Fénix» y «Frontera» da ocasión á una controversia de derecho marítimo, habré conseguido hacer patente que sólo los tribunales de la Federación pueden conocer de él. Ya antes he dicho que tratándose del fatal acontecimiento ocurrido entre aquellas embarcaciones, la controversia judicial es inevitable, tanto porque ya los parientes de las víctimas han comenzado á ejercitar sus acciones contra el capitán del vapor «Frontera», cuanto porque, aunque tales personas hubieran prescindido de usar de sus derechos, la vindicta pública no hubiera podido permanecer tranquila é impasible ante un hecho que ha conmovido hondamente á la sociedad. Y como desde el punto en que los parientes de las víctimas han formado su acusación, y en caso de que no lo hubieran hecho, desde el instante en que la justicia hubiera comenzado de oficio sus procedimientos, el capitán y los tripulantes del «Frontera», y acaso del «Fénix», tenían ó tienen que contener á los cargos que se les dirijan y que ponerse en estado de defensa, evidente es que, bajo cualquier aspecto que la cuestión quede planteada, la controversia judicial es ineludible, y por lo mismo se trata de inquirir si esa controversia versará sobre derecho marítimo, ó lo que es idéntico, si el caso se ha de juzgar ó resolver conforme á las leyes de marina. Conviene, para mejor dilucidar cuestión tan grave, saber qué entendieron los legisladores constituyentes por derecho marítimo, ya que ellos fueron quienes usaron de esa frase al señalar las atribuciones de los tribunales federales.

La fracción XII del artículo 4<sup>o</sup> del proyecto de Constitución sometido á la deliberación del Soberano Congreso Constituyente, decía á la letra: «Para reglamentar el modo en que deban expedirse las patentes de corso, para declarar buenas ó malas las presas de mar y tierra y para establecer el derecho marítimo de paz y guerra.» En la discusión habida sobre dicha fracción en la sesión de 19 de Octubre de 1856, el diputado Villalobos combatió lo relativo al corso y á la declaración sobre buenas ó malas presas, pero aceptó la última parte de la fracción citada, referente á la facultad del Congreso de la Unión para establecer el derecho marítimo; el Sr. Zarco, combatiendo toda la fracción, ridiculizó su última parte, fundado en que *si el gobierno de un país se cree autorizado para establecer el derecho marítimo, se creará también para establecer el derecho de gentes, el derecho internacional, etc.*, y concluyó expresando que el derecho marítimo, como todos los derechos que norman las relaciones de las diversas naciones entre sí, no puede establecerse sino por convenios entre ellas, por el asentimiento tácito ó explícito de todos los pueblos civilizados: el Sr. Barrera defendió la última parte de la fracción puesta á debate, diciendo que hay un derecho marítimo internacional y otro derecho marítimo interior, al cual se refería la fracción debatida; y excitado por el Sr. García Granados para que definiera el derecho marítimo interior, dijo: *que cada nación tiene la facultad de proclamar en sus leyes los principios que juzgue conveniente adoptar, y á esto se ha referido al hablar de derecho marítimo interior*: el diputado Ruiz pidió que se reformara la última parte de la fracción en estos términos: «Para expedir leyes relativas al derecho marítimo de paz y guerra;» y habiendo adoptado esta enmienda la Comisión, continuó el debate. En él el diputado Ampudia combatió la última parte reformada, refiriéndose simplemente á las objeciones del Sr. Zarco, el Sr. Mata, miembro de la Comisión, expuso que *toda nación puede expedir las reglas que adopte en el derecho marítimo, bien por medio de tratados, ó por medio de leyes interiores que promulgue conforme*

á la Constitución: el Sr. Zarco, insistiendo en sus anteriores argumentos, volvió á ridiculizar la última parte de la discutida fracción, y vertió estas palabras: «El Sr. Barrera ha hablado del derecho marítimo interior, verdadero descubrimiento, verdadera novedad en la ciencia y punto incomprensible, si su señoría no se refiere á los lagos de «Chapala» y de «Texcoco.» El Sr. diputado Arriaga, miembro de la Comisión, replicando al Sr. Zarco, dijo: «Aunque no hay un derecho marítimo interior, es inconcuso que es atributo de la soberanía de cada nación legislar acerca del dominio de ciertos mares y de las reglas que en ellos han de observarse.» Leyó en seguida un pasaje del Diccionario político, en que se explica la diferencia que hay entre la alta mar y los mares territoriales, sujetos en todo á la jurisdicción del país en cuya posesión están, y concluyó diciendo que en ese sentido sostenía el artículo. Finalmente, el Sr. Barrera, contestando también al Sr. Zarco, cerró el debate exponiendo que parecía que se dudaba de que el derecho marítimo sea nacido de los principios proclamados en las leyes de cada nación, cosa que puede verse en Azuni, Wheaton y otros autores. La fracción discutida reformada en los términos propuestos por el Sr. Ruiz, fué aprobada por 55 votos contra 25. (Zarco, Historia del Congreso Constituyente, tomo II, páginas 419 á 425.)

Resumiendo los términos de la discusión habida en el seno del Congreso Constituyente, con motivo de la fracción XI del artículo 64 del proyecto de Constitución, que es la fracción XV del artículo 72 de nuestro actual Código político, se llega á estas evidentes conclusiones: 1.º Que prevalecieron en el debate las opiniones de los señores diputados Arriaga, Ruiz, Villalobos, Mata y Barrera; contra los de los señores Zarco, García Granados y Ampudia, que negaban á la Nación el derecho de legislar sobre puntos de derecho marítimo. 2.º Que por lo tanto, el espíritu de la mayoría del Congreso, si bien convino en que la República no tenía facultad para establecer derecho marítimo, como se consultaba en el primitivo proyecto, si le reconoció la facultad de dictar leyes sobre puntos relativos á ese propio derecho. 3.º Que por derecho marítimo entendió la mayoría de los legisladores constituyentes, todo lo concerniente á los mares territoriales en que la nación ejerce un dominio exclusivo, ó como dice el Diccionario político, sujetos en todo á la jurisdicción del país en cuya posesión están. Sentados estos precedentes, es fácil ya determinar si el abordaje de los vapores «Fénix» y «Frontera» acaecido en el río «Grijalva» es caso de derecho marítimo, tal como comprendieron á éste los legisladores constituyentes, ó lo que es igual, si el derecho marítimo á que la Constitución se refiere abraza hasta los casos ocurridos en los ríos navegables. Suficiente es á este propósito examinar si los citados ríos forman parte del mar territorial, ó son otros tantos mares territoriales de cada nación. Los principios reconocidos, aceptados y proclamados por el derecho internacional, no pueden ser más decisivos y terminantes en la materia.

Desde Grocio hasta Bluntschli y desde el célebre autor de la diplomacia de la mar hasta el distinguido publicista yucateco D. Justo Sierra, en su preciosa obrita titulada «Derecho marítimo internacional», todos, todos los escritores antiguos y modernos de todas las nacionalidades de Europa y América que han tratado el asunto, han convenido unánimes en que los naturales límites de un Estado, son las orillas del mar que baña sus costas; pero que existe una línea imaginaria llamada *de respeto*, que la costumbre y los tratados han reconocido á cada Estado litoral para hacer más eficaz la protección de sus costas, permitiéndole trazar esa línea á una distancia conveniente, en el interior del mar, cuya distancia, siguiendo el principio de Wheaton de que *terra dominium finitur ubi finitur armorum vis*, se ha fijado por todas las naciones en una legua marítima de la costa hácia dentro del mar. Pues bien, esos mismos autores, entre los que se distinguen los notables publicistas Pi-

neiro Ferreira, Martens, Grocio y Bluntschli, sostienen igualmente la doctrina de que la jurisdicción litoral que ejercen las naciones sobre el espacio comprendido entre sus costas y dicha línea de respeto, la ejercen de la misma manera sobre los ríos, lagos, golfos, puertos, estrechos y bahías de sus respectivos territorios. (Sierra, «Derecho marítimo internacional», sección 2.ª, párrafos 15 y 16; Blás Gutiérrez, «Código de la Reforma», tomo I, páginas 357 y 358.) Y si se ocurre á los tratados celebrados entre las naciones de Europa y América, y aun los de nuestra República con las potencias extranjeras, se encontrará confirmada aquella doctrina, porque en todos ellos se verá que al hablarse de mar territorial, se especifican entre puertos, golfos y demás parajes, los ríos de las naciones contratantes, con lo cual los equiparán al mar territorial propiamente dicho.

Pueden consultarse á este respecto los diversos tratados de México con los Estados Unidos del Norte y algunas potencias europeas, coleccionadas al final de la obra de Bluntschli, traducida por el Sr. Díaz Covarrubias.

Visto que tanto por el derecho internacional positivo, cuanto por las teorías de los autores que sobre la materia han escrito, los ríos y los lagos navegables están sometidos á la jurisdicción litoral de las naciones en cuyo territorio se hallan, en los mismos términos que la porción de agua llamada propiamente mar territorial, inconcuso es que esos propios lagos y ríos deben ser reputados ó como partes integrantes del mar territorial ó como otros tantos mares territoriales. Es, por consecuencia, indiscutible que los legisladores constituyentes, que no es posible presumir que desconocieran los más triviales principios del derecho internacional, al emplear las palabras *derecho marítimo*, abrazaron en ellas todos los casos concernientes á los lagos, ríos y demás aguas navegables del territorio nacional, y consiguientemente que al atribuir en la fracción II del artículo 97 de la Constitución á los tribunales federales el conocimiento de las controversias de derecho marítimo, les reserva el derecho de conocer de las que se suscitaren con ocasión de hechos acaecidos en los citados ríos, lagos y demás aguas del territorio mexicano, toda vez que esas aguas son parte del mar territorial de la República, ó cuando menos participan de idénticas condiciones y naturaleza que el mar territorial propiamente dicho. No cabe, pues, la menor duda en el particular: el siniestro de los vapores «Fénix» y «Frontera» es caso de derecho marítimo conforme al espíritu de los legisladores constituyentes, por haber ocurrido en el río «Grijalva» que es río navegable del territorio mexicano, y por lo tanto perteneciente al mar territorial de la República, por cuya circunstancia es incontrovertible la competencia de los tribunales federales para conocer de tal siniestro, con arreglo á la prescripción constitucional.

Tercera: El mismo D. Blás Gutiérrez antes citado, asienta en su Código de la Reforma, citado también, que las controversias de derecho marítimo á que se contrae el artículo 97 de la Constitución en su fracción II, no son otras que las antiguas causas de almirantazgo. Aceptando, sin embargo, esta teoría, que por otra parte es muy exacta, hay que recurrir, para saber en qué casos han de conocer de dichas controversias los tribunales federales, á las leyes anteriores á la Constitución que definían ó especificaban las dichas causas de almirantazgo.

Y si así lo hacemos, no encontraremos otra disposición legal mexicana que la ley de 25 de Enero de 1854, pues si bien la Constitución de 1824 y la ley de 14 de Febrero de 1826 mencionaron dichas causas de almirantazgo, cometiendo su conocimiento á los tribunales de la Federación, no las clasificaron, como que no era de su resorte hacerlo. En cuanto á las leyes antiguas españolas, existen las Ordenanzas de corso y las de la armada y matriculas de mar; pero parece innecesario y además anómalo, consultar las disposiciones de la antigua metrópoli, te-

niendo, como tenemos, una ley patria que indudablemente es mucho más ilustrada y progresista que aquellas venerables reliquias, siquiera porque fué expedida en época más adelantada, y por consiguiente pudo ponerse mejor á la altura de los adelantos del derecho internacional. No obstante, no tendré inconveniente en ocuparme de la última de las Ordenanzas señaladas, que es la única que contiene prevenciones adaptables á los casos de abordaje marítimo, luego que trate detenidamente de la ley de 1854, que es la en que me apoyé para promover la competencia al Juez local de la capital del Estado de Tabasco.

La precitada ley de 25 de Enero de 1854 declara, en la fracción VIII de su artículo 1.º, causas de almirantazgo las que se versen sobre crímenes ó delitos comunes cometidos á bordo de embarcaciones nacionales en los ríos, lagos y canales interiores de comunicación, donde las leyes permiten que naveguen buques extranjeros, y en la fracción III de su artículo 2.º declara igualmente causas de almirantazgo todo choque de embarcaciones.

Con sujeción, pues, á estas prescripciones de la expresada ley, el caso del «Fénix» y «Frontera» no puede dejar de ser causa de almirantazgo, puesto que hubo choque de embarcaciones; y además, inculpándose como se inculpa por las muchas desgracias habidas á consecuencia de él, al capitán y tripulantes del vapor «Frontera», es evidente que se trata de un delito que, aunque común, se perpetró en un río navegable y de comunicación, donde pueden navegar buques extranjeros, como lo es sin disputa el río «Grijalva.» y consecuentemente, que tanto por la fracción VIII del artículo 1.º, como por la III del artículo 2.º, el caso, bajo cualquiera de los dos aspectos que se considere, constituye una causa de almirantazgo, con sujeción á la repetida ley de 25 de Enero de 1854. Respecto de esta ley, como sé positivamente que algunos distinguidos jurisconsultos no la estiman vigente, creo de mi deber demostrar que lo está, y que en último extremo si no se considera con vigor, debe aplicarse sin embargo en todos los casos que se ofrezcan sobre derecho marítimo en nuestra República.

La ley de 25 de Enero de 1854 fué una ley dada por el gobierno dictatorial del general Santa Anna, es decir, por una de las más desenfundadas dictaduras que han pesado sobre nuestro país. No obstante, en la administración que emanó de la noble revolución de Ayutla, ninguna ley posterior ha derogado especialmente aquella disposición legal que, por más que se quiera contradecir, es la sola que ha tratado de fijar de una manera terminante los derechos de la nación, y es bien sabido que ninguna ley, por absurda que se suponga, por mucho que pugne contra las instituciones que un pueblo se haya dado, no puede ser derogada sino en virtud de una ley posterior que expresamente ordene su derogación. Es verdad que algunos defienden que esa ley fué derogada implícitamente por la ley de 23 de Noviembre de 1855, que dispuso que los tribunales observaran las leyes que sobre administración de justicia regían en 31 de Diciembre de 1852, y además, que quedaban sin efecto alguno las disposiciones que sobre administración de justicia se habían dictado desde Enero de 1853 hasta la fecha de la expresada ley; pero en esto hay un error tangible y permanente que no puede ocultarse á la sabiduría y justificación incontradecibles de esa Suprema Sala.

La ley de 23 de Noviembre de 1855, ó por otro nombre la ley Juárez, no derogó terminantemente ó implícitamente como quieren algunos, sino aquellas leyes que normaban la administración de justicia, y es notorio que la de 25 de Enero de 1854 no puede titularse por ningún concepto reglamentaria de la administración de justicia. Esa ley contiene algo de procedimientos, pero estos los circunscribe á los casos de almirantazgo, que fueron su exclusivo objeto; no se entromete á determinar las atribuciones ni la organización de los juzgados y tribunales, y por

lo tanto no se descubre qué motivo haya para considerarla como ley de administración de justicia, puesto que es bien sabido que las leyes sobre administración de justicia se reducen á determinar la organización económica y las facultades de los tribunales de la Federación ó de los Estados, según sea local ó federal la ley de que se trate. No teniendo, pues, semejantes condiciones la ley de 25 de Enero de 1854, no se alcanza ni puede alcanzarse la razón por que se le juzgue derogada por la ley de 23 de Noviembre de 1855, que sólo deroga las leyes de administración de justicia.

Existe una resolución del Ministerio de Justicia fecha 19 de Marzo de 1869, en que el C. Ministro vierte estas palabras: «Elas sirvieron de base á la ley de nuestro gobierno provisional, expedida en 25 de Enero de 1854, que declara causas de almirantazgo de que debe conocer la autoridad mexicana las que versan, etc.» y más adelante agrega: «Y aunque esta ley ha sido implícitamente derogada por la de 23 de Noviembre de 1855, son muy dignas de adoptarse las sanas teorías que contiene, etc.»

Aunque el C. Ministro Mariscal opinaba que la ley de 1854 está derogada implícitamente por la de 1855, con cuya opinión no estoy en manera alguna conforme, por las razones que antes he expuesto, ya se ve desde luego que el propio C. Ministro consideraba como notable dicha ley, y ese mismo es el parecer de D. Blas José Gutiérrez, quien en su Código de la Reforma, tomo 1.º, página 550, declara que es sensible que una ley tan útil no se hubieran cuidado de mejorarla ó reponerla ya que se cometió la torpeza de derogarla. Y esto es porque en el sentido del Sr. Gutiérrez está derogada, lo cual en mi concepto es inexacto. Pero haciendo ya abstracción de mi opinión privada y de otra cualquiera, inconcuso es que esa ley contiene las más sanas é ilustradas teorías, según el mismo Ministro de Justicia lo confiesa, y en consecuencia que he tenido razón sobrada para apoyar mi jurisdicción en esa ley, que si un ciego espíritu de partido se obstina en no aceptarla como vigente, tiene, sobre las demás de su clase, la ventaja, á más de su nacionalidad, de haber sido dictada con sujeción al genio progresista de la época, y á las doctrinas más avanzadas de derecho internacional.

Volviendo á la opinión del señor Ministro de Justicia, debo añadir que es tanto menos de estimarse en la parte que se refiere á la supuesta derogación de la ley de 1854, cuanto que tan respetable jurisconsulto atribuye su origen equivocadamente á un gobierno provisional. Léase atentamente la referida circular, y se notará que en sus pasajes más notables supone expedida la ley de 1854 por *nuestro gobierno provisional*, lo que es á todas luces inexacto. El gobierno que D. Antonio López de Santa Anna ejerció en 1854, en que expidió la ley, no fué en manera alguna provisional; fué, sí, la dictadura, es decir, un gobierno despótico, usurpador, abyecto, pero no provisional, sino por desgracia bastante duradero y permanente. Debiera decirse más bien, que tan horrenda dictadura no fué gobierno, porque los gobiernos en países como México, no se establecen por el capricho de un hombre y el servilismo de unos cuantos; pero dado que se le honre con el título de gobierno por haberse constituido de hecho como tal, no puede en semejante caso decirse que tuvo el carácter de gobierno provisional. D. Antonio López de Santa Anna ejerció en efecto el gobierno provisional de la Nación; pero esto fué desde el 9 de Octubre de 1841 hasta el 2 de Enero de 1844, en que fué declarado el mismo Santa Anna Presidente constitucional, habiendo ejercido también el gobierno provisional interinamente, en dos épocas distintas, los generales D. Nicolás Bravo y D. Valentín Canalizo. Al afirmar, pues, el Sr. Mariscal que la ley de 1854 fué expedida por el gobierno provisional de la República, incurrió cuando menos en un error histórico crasísimo, y este error da derecho para suponer que incidió en otro de igual magnitud, al expresar que la referida ley de 1854 fué de-

rogada por la de 23 de Noviembre de 1855. Por lo demás, el propio Ministro, cuyos talentos é instrucción son bien conocidos en todo el país, hizo la debida justicia á la ley de 1854, reconociendo y proclamando que sus doctrinas son las más sanas, y que el legislador se inspiró para consignarlas en su ley, en los principios modernos del derecho internacional. Siendo esto una verdad incontrovertible, y sin dejar de sostener, como sostengo, que la ley de 25 de Enero de 1854 está vigente por no haber sido derogada, ni terminante ni implícitamente por la de 23 de Noviembre de 1855, ni por ninguna otra, me creo suficientemente escudado con las opiniones competentes y autorizadas de juriconsultos tan distinguidos, como el antiguo Ministro Mariscal y el propio D. Blas Gutiérrez para defender que por lo menos, dado que se resista abierta y terminantemente la vigencia de la ley mencionada, no pueden rechazarse sus preceptos como doctrina ó razón escrita, puesto que se rechazarían las prescripciones del derecho internacional, esto es, la razón de los pueblos, la ley sábia é imprescriptible de la humanidad. Y en tal concepto, la consecuencia no puede ser otra que la de que al fundar mi competencia para conocer en el siniestro de los vapores «Fénix» y «Frontera» en la ley de 1854, no hice sino lo que debía; ajustarme á la ley de las naciones, consignar las teorías que proclaman la civilización de los pueblos y apoyarme en ellas.

Cuarta. Haciendo abstracción ya de la ley de 1854 y retrocediendo á la doctrina de D. Blas Gutiérrez sobre que las controversias de derecho marítimo de que trata la Constitución son las antiguas causas del almirantazgo, voy á ocuparme de examinar la Ordenanza de matriculas de mar de 12 de Agosto de 1802, para justificar que, aun conforme á las leyes antiguas españolas, los hechos ocurridos en los ríos eran reputados causas de almirantazgo: antes debo repetir lo que en otro lugar de este informe he indicado, á saber: que las leyes españolas no pueden ser consideradas con autoridad bastante en la materia, porque todas ellas parten del principio de que conforme al sistema de gobierno de la nación española, sólo existía en ella una soberanía, en tanto que por nuestra organización política actual tenemos, á más de la soberanía nacional, las soberanías locales de los diversos Estados que constituyen la Federación. Sin embargo, si se quiere que esas leyes tengan aplicación en nuestro caso, ya se verá también que coadyuvan á defender la jurisdicción federal. Basta leer el artículo 3.º, título VI de la dicha Ordenanza, para penetrarse de la verdad de esta aserción. En él se dice que á la jurisdicción militar de marina corresponden las materias de *pesca, navegación, presas, arribadas y naufragios*. Conforme á esta disposición de la Ordenanza, todos los casos ocurridos en la navegación pertenecen á la jurisdicción de marina, ó lo que es igual, todas eran otras tantas causas de almirantazgo; y como la navegación en España, como en todas partes, se ha ejercido siempre y se ejercía en la época en que fué promulgada la Ordenanza, lo mismo en los ríos y lagos navegables que en alta mar, la consecuencia necesaria y rotunda tiene que ser la de que, según el tenor literal de la referida Ordenanza, todos los casos que ocurrieran á las embarcaciones navegando en ríos ó lagos, eran de la competencia de los tribunales de marina, ó en otros términos, constituían causas de almirantazgo. Los artículos 17 y 22 del título VI de la propia Ordenanza, corroboran la anterior consecuencia deducida del texto del artículo 3.º del mismo título. Por el primero se dispone que es de la incumbencia de los comandantes militares de marina, entender privativamente en todas las causas de abordaje y demás averías que se experimentan *dentro ó fuera de los puertos*; por el segundo se previene que es del conocimiento privativo del juzgado de marina todo lo relativo á la pesca, ya sea hecha en la mar como en sus orillas, rías, *abras y generalmente en todas partes donde bañe el agua salada y tenga comunicación con la mar*.

Se ve, pues, que el autor de la Ordenanza, aunque no muy á la altura de los progresos de la ciencia, percibió la necesidad de considerar á los ríos navegables en la categoría de los mares, y por eso estableció que pertenecían al fuero de marina los abordajes ocurridos *dentro y fuera de los puertos*, es decir, en el mar territorial propiamente dicho y en los mares interiores de la nación, que forzosamente debía considerar situados dentro de los puertos. El mismo legislador, consecuente con su sistema, previno también que en materia de pesca conocieran los tribunales de marina no sólo de la que se hiciera en la mar, sino de la que se efectuare en las *rias* que son parte integrante de los ríos, y en todas las aguas *que tuvieren comunicación con la del mar*. Incluyó, por lo mismo, en la jurisdicción de los tribunales de marina, las causas ocasionadas por la pesca hecha en los ríos, puesto que las aguas de éstos tienen comunicación con el agua del mar, y no podría ser de otra manera, porque desde el tiempo de D. Alonso el Sabio se tenía la misma idea de la importancia de los ríos, según se colige de la ley 8.ª, título 28, Part. 3.ª, que prohibió hacer en los ríos y sus riberas casas, molinos y otro edificio cualquiera que embargare su navegación. (Escriche, Dic. de Leg. y Juris. palabra «Navegación.») Con lo expuesto queda cumplidamente comprobado que aun con arreglo á las leyes antiguas españolas, los abordajes ó naufragios habidos en los ríos navegables eran causas de almirantazgo, y consiguientemente queda asimismo plenamente justificado, que hoy el conocimiento de esos abordajes ó siniestros corresponde privativamente á los tribunales federales, á quienes exclusivamente está cometido conocer de las causas de almirantazgo, que son las controversias sobre derecho marítimo á que se contrae el artículo 97 de la Constitución en su fracción II.

Quinta. El último fundamento alegado en favor de mi competencia en el auto de 13 de Octubre, fué la propiedad que sobre los ríos tiene la Federación. Me parece tan incontrovertible este argumento, que apenas puedo creer que haya persona alguna que lo combata, y por lo mismo seré breve en la exposición y desarrollo de las razones que le sirven de base. Prescindiendo de diferentes disposiciones, órdenes y decretos en que tanto los gobiernos federales como los centralistas y los dietariales han sancionado el dominio que ejerce el pleno derecho la Nación en los ríos, me limitaré á examinar las últimas leyes que sobre clasificación de rentas y bienes nacionales se han expedido en la República. La de 12 de Septiembre de 1857 contó en la fracción XXXIII de su artículo 2.º, como bienes de la Nación los vados, *rios, lagunas*, etc., y en su artículo 3.º en que designó los bienes de la propiedad de los Estados, no enumeró los ríos ni por asomo: por esta circunstancia, demasiado significativa, es evidente que la expresada ley no quiso dar concurrencia, coparticipación á los Estados en el dominio de los ríos y demás mares interiores, sino que atribuyó el propio dominio á la Federación con exclusión de toda otra entidad. Vino después la ley de 30 de Mayo de 1868 que derogó la de 12 de Septiembre de 1857, y esa, sin entrometerse á clasificar bienes de los Estados, se concretó á designar los propios de la Federación. Pues bien; en esa última ley, que es la vigente en la actualidad, se declaran en la fracción XIV, artículo 1.º, de la propiedad de la Federación los *rios navegables*. Es, por consecuencia, indisputable el dominio, el imperio, la soberanía directa y exclusiva que la Nación, es decir, la Unión federativa ejerce sobre los mencionados ríos, y en esa soberanía, en ese imperio, en ese dominio, no pueden considerarse concurrentes ó partícipes los Estados, puesto que la ley de clasificación hasta hoy vigente no señala los bienes de éstos, y por tanto están sin clasificar aún, y se ignora cuáles deben ser.

Ahora bien: las consecuencias naturales del derecho de propiedad, del dominio, de la soberanía que la Unión federal tiene y ejerce sobre esas partes del territorio nacional, no pueden ser otras sino la de que