

ella sola puede dictar leyes sobre ellas, y la de que en todos los negocios que con ellas tengan conexión, sea parte legítima la misma Unión. Siendo esto cierto, como incuestionablemente lo es, nadie sino los tribunales federales pueden conocer de los casos que ocurran en los ríos navegables, porque nadie más que ellos pueden conocer de las controversias sobre aplicaciones de leyes federales y de aquellas en que la Federación tiene parte, con arreglo á las fracciones I y III del artículo 97 de la Constitución.

Sexta. Desenvueltos ya los fundamentos de mi resolución, réstame para terminar este informe, analizar los que han servido al Juez de primera instancia del Partido del Centro de Tabasco, para aceptar la competencia que le promoví, y en esta tarea seré sumamente lacónico, pues que los cinco fundamentos capitales de su fallo, solo dos son de refutarlos, estando alguno de los otros combatido de antemano en el presente informe, y no mereciendo los demás hacerse cargo de ellos. Con efecto, el quinto considerando dice: «*que se ha pedido por parte legítima el sostenimiento de la competencia del Juzgado*» este considerando, en mi concepto, no puede tomarse en consideración. Si los jueces fueran á decretar ó á conceder todo lo que las partes pidan, la administración de justicia sería un foco de abusos y harían las mayores ganancias los más audaces, los más incansables para pedir, y por esto no creo que el Juez local del Estado de Tabasco estaba obligado á sostener su competencia porque así lo había pedido una de las partes. El tercero y el cuarto considerando tampoco son de tomarse en cuenta. El primero dice: *que no son de aceptarse los fundamentos que aduje para entablar mi competencia*. Tampoco expuso el Juez competidor las razones que tenía para no aceptar mis fundamentos, y por lo mismo nada puedo decir sobre su citada consideración, esperando que esa respetable Sala decidirá, con su alta sabiduría y justificación, si son ó no de aceptarse tales fundamentos.

Quedan solo para analizar el primero y el segundo de los considerandos del Juez de primera instancia de Tabasco. El primero dice textualmente: «El choque ocurrido entre los vapores «Fénix» y «Frontera» tuvo lugar dentro de los términos de la jurisdicción de este Juzgado, y en la parte del río Grijalva cerrada al comercio de altura.» Como se ve en la primera parte de la consideración expresada, el Juez local da por supuesto lo mismo que podía dilucidar, puesto que consigna con notable seguridad que el suceso tuvo lugar dentro de los términos de su jurisdicción, y precisamente en la competencia que le provocó se le negaba esa jurisdicción, que en realidad no tiene, según se ha demostrado; porque en el río Grijalva, como en todos los ríos del territorio nacional, solo la Federación ejerce jurisdicción legítima, porque ella solo tiene sobre ellos señorío.

En la segunda parte del considerando que voy analizando, se dice que: «el siniestro ocurrió en la parte del río cerrada al comercio de altura.» Yo no me explico de dónde ha sacado el Juez local del Estado de Tabasco que el río Grijalva está en parte abierto y en parte cerrado al comercio de altura. El río Grijalva atraviesa desde la capital del Estado de Tabasco hasta la villa de Frontera, en donde desemboca en el Golfo, y en toda esa extensión de veinticuatro leguas ningún paraje ha sido declarado por la autoridad competente cerrado al comercio de altura, por cuyo motivo diariamente buques nacionales que proceden del extranjero ó de puertos nacionales, después de despacharse en el puerto de Frontera donde está establecida la aduana marítima y donde está también la capitanía del puerto, suben el río y llegan á dejar sus cargamentos á la capital del Estado. Si acaso, lo que estará prohibido será que buques extranjeros suban á la capital con cargamentos; pero esta prohibición, que no atañe á los buques nacionales que lleguen de puertos extranjeros, reconoce otras causas y no basta para decir que el río

está cerrado ni en todo ni en parte al comercio de altura. Más aún: concediendo que lo estuviera en realidad, como quiere el Juez de Tabasco, nada tendría esto que ver en el caso de que se trata, porque conforme á la ley de 25 de Enero de 1854, artículo 2º, fracción III, todo choque de embarcaciones, sea de la clase y en el lugar que fuere, constituyen un caso de almirantazgo, y corresponde por lo mismo su conocimiento á los tribunales federales. Mucho menos puede apreciarse el segundo considerando de la resolución del Juez local, consistente en que los buques abordados son nacionales, y los hechos que por tal motivo se esclarecen son del orden común. Nada tiene que ver la nacionalidad de las embarcaciones, puesto que la jurisdicción federal se ejerce lo mismo sobre buques extranjeros que sobre nacionales, siempre que el caso se encuentre en las condiciones de la ley, y ya se ha demostrado que el abordaje del «Fénix» y «Frontera» las llena todas, puesto que, sobre haber habido choque de embarcaciones, el delito que puede haber existido en su realización tuvo lugar en el río Grijalva, que es el río de comunicación y en el cual se permite la navegación á los buques extranjeros aunque no se les permita el comercio. La consecuencia, pues, deducida por el inferior, de la nacionalidad de los buques chocados, no es admisible en buena lógica, y los hechos que han de esclarecerse, no pueden reputarse del orden común.

Fundado, pues, en los preceptos constitucionales y en las doctrinas legales y principios jurídicos consignados en este informe, concluyo esperando que la justificación de la respetable Sala se sirva fallar, declarando que el Juzgado federal que desempeña, es el competente en sustitución del Juzgado de Distrito de Tabasco, para conocer del abordaje habido entre los vapores «Fénix» y «Frontera» la madrugada del 24 de Julio último en el río Grijalva del referido Estado de Tabasco.

Campeche, Diciembre 1º de 1879.—Pedro Montalvo.—Una Rúbrica.

El C. Vallarta fundó su voto en favor de la jurisdicción del Juez local en las siguientes razones:

En negocios de la importancia que el presente tiene, y sobre todo cuando con pena disiento de la opinión de la mayoría de la Sala, me creo más que en otras ocasiones, obligado á hacer constar las razones de mi voto, exponiendo por escrito las que verbalmente manifesté en la larga discusión que este asunto ha tenido. Para proceder con orden analizando las diversas cuestiones que él entraña, me encargaré de examinar los fundamentos alegados por los jueces y las partes en apoyo de la jurisdicción federal, sin olvidar los que se expusieron en los debates tenidos en esta Sala, para procurar afirmar después la conclusión que he defendido, sosteniendo la competencia del Juez local de Tabasco en el conocimiento de las controversias á que ha dado lugar la colisión de los vapores «Fénix» y «Frontera» en el río Grijalva.

I

El primero y más robusto de los fundamentos en que se ha querido apoyar la competencia de los tribunales federales en ese asunto, es la ley de 25 de Enero de 1854, invocada con ese fin por el Magistrado de Circuito de Mérida, por el Juez de Distrito de Campeche y por los abo

gados que intervienen en este negocio. Y la primera cuestión que hay que examinar, tratándose de esa ley, es esta: ¿está ella vigente en la parte que á esta competencia se aplica? Después de pesar las razones que se exponen para creer en el vigor de esa ley, yo he juzgado que ella está plenamente derogada.

Esta no es solo una aserción mía; lo es también de nuestros hombres de Estado, publicistas y juristas que de esta materia se han ocupado; y ante la evidencia de los hechos hay que reconocerla esterilidad de los esfuerzos que se han empleado para contrariar este aserto y combatir el argumento tomado de estas respetables autoridades. El actual Ministro de Justicia, resolviendo con el mismo carácter que hoy tiene, una consulta del Comandante del Departamento de Marina del Norte, refiriéndose á la ley de 25 de Enero de 1854, decía esto en 19 de Marzo de 1869: «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 en el punto de la cuestión, para decidir la competencia de los tribunales mexicanos en el caso ocurrido á bordo del «Margarita»¹ El Sr. Ramírez en su «Código de los extranjeros», afirma también que la ley de 25 de Enero de 1854 está implícitamente derogada por la de 23 de Noviembre de 1855»² Y el Sr. Gutierrez repite este concepto en términos que no dejan lugar á duda, pues censurando que la ley de Enero de 1854 no se haya reemplazado con algo igual, ya que no sea mejor, enseña, sin embargo, que la ley de 23 de Noviembre de 1855 echó por tierra la predicha ley, puesto que de un modo absoluto dijo que quedaban sin vigor todas las leyes expedidas sobre administración de justicia, desde Enero de 1853 hasta 23 de Noviembre de 1855, deduciendo de esto, á mayor abundamiento, que «ahora será preciso atenderse á las disposiciones antiguas» sobre la materia.³ Contra el testimonio unánime de esas autoridades, contra sus palabras mismas, nada valen las alegaciones que se han hecho para sostener con esas mismas autoridades el vigor de la ley de Santa-Anna.

Pero respetable como lo es ese fundamento, no es el único, sino que hay otros aun más sólidos, en favor de la opinión que reputa derogada esa ley: los que se toman, no ya de la autoridad de los juristas, sino de las demostraciones de la razón misma. Para evitar toda confusión de ideas en este punto, es preciso comenzar por reconocer que esa ley no solo contiene sanas teorías, como decía el Sr. Mariscal, sino verdaderos principios de derecho internacional, teorías y principios que aunque encarnados en una ley derogada, le han sobrevivido por la sencilla razón de que el legislador de un país no puede derogar el derecho de gentes. Las teorías que el Sr. Mariscal aplicó en el caso del «Margarita», son las doctrinas del publicista que citó, y doctrinas cuyo mérito y valor en nada disminuye la derogación de la ley de Santa-Anna. Queda, pues, establecido que la cuestión no versa sobre los principios internacionales que esa ley contiene.

Lo que hay que averiguar para saber si ella está ó no derogada en la parte que á esos principios no se refiere, es si ella es ó no una ley de administración de justicia; porque si lo fuere, los artículos 1.º, 31 y 77 de la ley Juárez le quitan todo vigor, á pesar de cuanto en contrario se quiera decir. Y probar que la repetida ley de 1854 es de administración de justicia, es tan fácil como leerla. Ella está expedida por el Ministerio de Justicia, y por ese simple hecho no se puede confundir con alguna otra sobre guerra, hacienda, etc., como se ha pretendido. Ella define los casos de almirantazgo, señalando entre ellos algunos que no son de derecho de gentes, como después lo veremos; ella altera la competencia de los jueces para esos casos, pues la quita de

¹ Colección de Lozano y Dublán, tomo 10, pág. 553.

² Autor y obra citada. Verb. «Causa de Almirantazgo», tom. 1.º, pág. 192, nota.

³ Nuevo Código de la Reforma, tomo 1.º, pág. 350.

los jueces de Distrito que la tenían según las leyes de 14 de Febrero de 1826 y de 22 de Mayo de 1834, para darla á los jueces de hacienda y á otros que se llegaron siquiera á señalar; ella establece los procedimientos en los negocios de almirantazgo, procedimientos diversos de los que esas leyes de 1826 y de 1834 tenían designados: ella enumera los recursos que se dan contra la sentencia, declarando lo que se necesita para que cause ejecutoria ¿No es ley de administración de justicia la que de esas materias se ocupa? Me parece que negarlo es negar la evidencia.

Hay más aun: los motivos, los fines de la ley de 23 de Noviembre de 1855 fueron, sin duda alguna, restablecer la administración de justicia federal bajo las bases consignadas en la Constitución de 1824 y sus leyes orgánicas, y derogar todas las que en ese ramo había expedido el dictador, desconociendo esas bases; fueron suprimir todos los tribunales creados por éste sobre las ruinas de la Suprema Corte de Justicia y tribunales de Circuito y de Distrito; fueron desconocer los fueros especiales, las jurisdicciones privilegiadas; fueron, en fin, restituir á su primitivo vigor el régimen federal en la administración de justicia, desconocido de Santa-Anna, y plantear las reformas que en esa ley se hicieron. Siendo esto así, ¿cómo se puede sostener que la ley de 1855, cuando aquella modificó las leyes federales en los negocios de almirantazgo, así en la competencia de los tribunales como en el procedimiento judicial? Habiendo derogado la ley de 1854 á la de Mayo de 1834 en lo relativo á causas de almirantazgo, ¿cómo se puede decir que la ley que vino á restablecer el vigor de ésta no consiguió hacerlo, sobreviviéndole la de 1854? ¿Cómo la ley dictatorial que fué la derogación de una ley federal pudo quedar fuera del alcance de la ley Juárez, que se propuso restablecer el régimen federal en toda la administración de justicia?

Acabo de indicar que la ley de Santa Anna reservó el conocimiento de ciertos casos de almirantazgo á jueces que no llegó á designar, y me importa esclarecer este punto para demostrar que ni durante la administración que expidió tal ley, estuvo en pleno vigor, ni pudo ser aplicada á casos como el del «Fénix» y «Frontera». Su artículo 3.º dice esto: «Establecida la navegación interior de que habla la parte final del párrafo 8.º del artículo 1.º, se designarán los jueces que deben conocer en el caso que comprende y en el de daños y perjuicios á que se refiere el párrafo 2.º del artículo 2.º» Y como las partes citadas de la ley son precisamente la materia del debate en este negocio, es necesario copiarlas á la letra: la parte final del párrafo 8.º del artículo 1.º, es esta: «Son causas de almirantazgo las que versen . . . Sobre crímenes ó delitos cometidos á bordo de embarcaciones nacionales. . . . en los ríos, lagos y canales interiores y de comunicación, donde las leyes permitan que naveguen buques extranjeros.» Y el párrafo 2.º del artículo 2.º, es este: «Son también causas de almirantazgo . . . Todas las demandas civiles sobre daños y perjuicios causados en la mar ó en los ríos, lagos y canales de que se ha hablado en el párrafo 8.º del artículo anterior.»

Se deduce de esto que la administración Santa Anna pensó expedir una ley sobre navegación interior, que no expidió, y que se reservó para ese caso designar los jueces que debían conocer de los casos de almirantazgo, ya civiles ya criminales, que ocurrieran en los ríos, lagos y canales interiores, y tales jueces nunca fueron designados en disposición alguna. La ley, pues, quedó incompleta, quedó sin aplicación posible, en términos regulares de derecho, á casos como el que nos ocupa. Si la colisión entre «El Fénix» y el «Frontera» hubiera ocurrido en el mes de Febrero de 1854, ¿qué juez habría conocido de ella? Si aquella administración hubiera tenido que señalar ese juez, que la ley no designó, en respeto de las máximas de la jurisprudencia universal, que prohíben el nombramiento de un juez *ad hoc*, habría tenido que resolver que de tal colisión conociera el juez común ó á lo sumo el tribunal mercantil. Y

hacer hoy á los jueces de Distrito herederos de una jurisdicción que nunca tuvieron según las leyes federales; que no ejercieron ni aun los de hacienda con quienes Santa-Anna los reemplazó; diré más todavía, de una jurisdicción que en los tiempos mismos de la dictadura perteneció á los tribunales de comercio, es, en mi concepto, una pretensión contra la que se rebela el buen sentido.

Debo probar lo que acabo de decir, y voy á hacerlo: voy á probar que en los tiempos de la dictadura las demandas de que habla el párrafo II del artículo 2.º de la ley de 25 de Enero de 1854, no fueron casos de almirantazgo sino negocios mercantiles de la competencia de los tribunales de comercio. Pocos meses después de expedida esa ley, se sancionó el Código de comercio, cuyo artículo 188 dispuso esto: «La calidad de porteadores de comercio se extiende no solo á los que se encargan de trasportar mercaderías por tierra, sino también á los que hacen el transporte por ríos y canales navegables; pero no están comprendidos en esta denominación los agentes del transporte marítimo.» Y la jurisdicción de los tribunales mercantiles para conocer de esas demandas sobre daños y perjuicios causados en los ríos y canales navegables, está bien determinada en los artículos 942, 943 y 945, concordados con el que acabo de citar, con el 196, el 218, fracción III, etc., etc.

Si se recuerda que ese Código fué publicado el 16 de Mayo de 1854, es decir, poco después de la ley de 25 de Enero de ese año, tendremos que reconocer que aquel derogó á ésta en la parte al menos que se refiere á los casos de almirantazgo en los ríos y canales navegables. Acaso la Administración Santa-Anna se convenció de que ni en el gobierno dictatorial tenía razón de ser una disposición que, chocando con las tradiciones de nuestra jurisprudencia, y que no teniendo nada que ver con el derecho internacional, hacía de negocios exclusivamente mercantiles, casos de almirantazgo. Pero sea de esto lo que fuere, es lo cierto que en lugar de designar el dictador los jueces que de esos casos conocieran, invistió con la jurisdicción necesaria á los tribunales mercantiles, para resolverlos, no ya como negocios de almirantazgo, sino como asuntos de comercio. Bajo la administración misma de Santa Anna no habría pasado por este motivo como caso de almirantazgo la demanda de daños y perjuicios que nos ocupa y que se quiere hacer de la competencia federal. Sin necesidad, pues, de invocar la ley de 23 de Noviembre de 1855, que derogó la de Enero de 1854, vemos que esa competencia federal para la demanda de perjuicios, es insostenible.

Quiero mantenerme en el terreno á que en mi análisis he llegado, para refutar las argumentaciones en que esa competencia se apoya: quiero suponer que esa ley de Enero estuviera vigente. Ni aun en esa falsa hipótesis ella sería aplicable á la colisión de vapores que ocurra en el Grijalva. He aquí las razones de esta opinión mía.

Hemos visto que la ley, cuando habla de ríos, lagos y canales interiores, exige como circunstancia esencial para que exista la jurisdicción de almirantazgo, que las leyes permitan que naveguen en ellos buques extranjeros. Y esta exigencia de la ley tiene siquiera una apariencia de razón, porque se consideró sin duda que en donde no hay extranjeros, basta la ley común para resolver todos los casos, ya civiles, ya criminales, que entre nacionales ocurran. Y digo apariencia de razón, porque es falsa, y para los pueblos débiles peligrosísima, la teoría de que no es la ley común la que debe regir en el territorio nacional en las relaciones jurídicas de los extranjeros, sino que hay que recurrir para juzgar á éstos, al derecho de gentes. Ya llegará la vez en que pueda desarrollar esta indicación. Por ahora, para no interrumpir mi método, debo proseguir mis razonamientos.

Haciéndolo, diré que ni los abogados que con tanto empeño como ilustración han sostenido la competencia federal, han podido citar una ley que permita á los buques extranjeros navegar en el Grijalva, porque

esa ley, de seguro no existe. Para cubrir la falta de ese requisito legal, se ha dicho que la aduana marítima de Frontera acostumbra dar permisos á los buques extranjeros en lastre para remontar el Grijalva y cargar en sus riberas palo de tinte; y todo lo más que ha podido hacerse es citar una circular á propósito de esos permisos. Pero en mi sentir, esas alegaciones, lejos de probar lo que era necesario, solo acreditan que no se ha llenado el requisito esencial para que en la navegación del Grijalva pueda haber casos de almirantazgo, según la ley de 1854. Sin entrar en las consideraciones que surgen de la naturaleza internacional que á la colisión de buques aun nacionales se quiere dar, solo observaré que el permiso, la circular, no es la ley, porque ese permiso á algunos buques para fin determinado, no es la ley que abre la navegación del río para todos los efectos del comercio; porque la facultad del Ejecutivo para abrir y cerrar puertos, no es la facultad de abrir la navegación interior al comercio extranjero, como no lo sería la de permitir el comercio de cabotaje á buques que no sean nacionales. Sobre este punto, y con relación al río Grijalva, yo profeso la opinión del magistrado Campbell de la Suprema Corte de los Estados Unidos, quien hablando del río Alabama en el caso de una colisión de vapores muy semejante á la que nos ocupa, decía: «El río Alabama no es un mar interior. Su navegación no estaba abierta á un solo buque extranjero cuando esta colisión tuvo lugar. Ningún puerto había sido establecido en él por la autoridad del Congreso. El comercio que se hacía en él consistía principalmente en los productos del Estado, y en los objetos recibidos en cambio en el único puerto del Estado. En toda su extensión estaba sujeto al mismo Gobierno del Estado, y su policía no constituye una necesidad para la marina.»¹ Y lo mismo exactamente debe decirse del Grijalva: su navegación no está abierta al comercio extranjero por ley del Congreso: el comercio que en él se hace consiste principalmente en el cambio de los productos del Estado y de las mercancías recibidas en el puerto de Frontera: por fin, ese río, en toda su extensión navegable, corre por el territorio sujeto solo al Estado de Tabasco.

Se ha intentado aplicar á la colisión del «Fénix» y del «Frontera» el párrafo tercero del artículo 2.º de la ley de 1854; pero ni en la hipótesis sobre que estoy discutiendo, cabe esa aplicación. Porque «el choque de embarcaciones» de que este artículo habla, se refiere evidentemente al que ocurra en la mar y no en los ríos, supuesto que, según la ley, no hay más casos de almirantazgo en los ríos que los expresados en los párrafos octavo del artículo 1.º y en el segundo del artículo 2.º, según se deduce del precepto de la parte final del artículo 3.º Si la intención del legislador hubiera sido que el choque de embarcaciones en ríos fuera también caso de almirantazgo, de seguro lo habría expresado así: no solo no lo hizo, sino que de sus palabras contenidas en ese artículo 3.º se infiere rectamente que no fué esa su voluntad. Por otra parte, es requisito esencial, como he dicho, para que la navegación de ríos tenga ese carácter internacional que quiso darle la ley de 1854, que esa navegación esté permitida por la ley á buques extranjeros: entender ésta en otro sentido, es no solo desconocer sus motivos, sino dar vida bajo su nombre á una teoría cuyas absurdas consecuencias bastan á hacerla inadmisibles: si el choque de embarcaciones ha de ser siempre un caso de almirantazgo, según esa ley, aunque ocurra en ríos, lagos ó canales interiores en que no naveguen buques extranjeros, hay que aceptar, como necesaria y lógica consecuencia de ese principio, que un choque de caños en el lago de Texcoco ó en los canales que entran á las calles de

¹ «The Alabama river is not an inland sea. Its navigation was not open to a single foreign vessel when this collision took place. No port have been established on it by the authority of Congress. The commerce that passes over it, consists mainly of the products of the State and the objects received in exchange at the only seaport of the State. For its whole length it is subject to the same State government and its police does not involve a necessity for a navy.» Jackson v. Steamboat «Magnolia» — Howard's reports, vol. 20, pág. 340.

esta capital, es un caso de almirantazgo. . . . No tenemos el derecho de interpretar una ley de un modo que la lleva al absurdo, que pone en ridículo al legislador. Los autores de la ley de 1854 jamás llegaron á crear en ese caso de almirantazgo ocurrido en las calles de México.

Peró para no poderse aplicar la ley de 1854, aunque no estuviera derogada por la de 1855, aunque este caso cupiese dentro de sus preceptos, hay además de las expuestas, otra razón que es decisiva. Aquella ley, en la parte que á este negocio se pretende aplicar, es contraria á la Constitución vigente. Si rigiera la de 1824, pudiera, acaso con cierto esfuerzo de ingenio y siguiendo los precedentes norteamericanos, sostenerse que la jurisdicción de almirantazgo comprende á los rios en los casos detallados en la ley de 1854; pero diversos en sus esenciales preceptos relativos los de esas dos Constituciones, los de la vigente no permiten que los tribunales federales conozcan ni de los delitos cometidos á bordo de los buques nacionales que navegan en nuestros rios, ni de las demandas de daños y perjuicios, ni del choque de embarcaciones en nuestras aguas interiores. Reservo para su lugar oportuno el exponer esta cuestión constitucional, y por ahora, creyéndome autorizado para afirmar que, ni aun suponiendo que la ley de 23 de Noviembre de 1855 no hubiera derogado la de 25 de Enero de 1854, esta podría tener aplicación en el presente negocio, deduzco de lo que llevo dicho, como conclusión bien establecida, que en esta ley no se puede fundar la competencia de los tribunales federales para conocer del abordaje que nos ocupa.

II

Descubriendo poca confianza en la solidez del primer fundamento invocado para defender esa competencia, se ha apelado á otro y se ha traído la *Ordenanza de las matrículas de mar* de 12 de Agosto de 1802, para reforzar las argumentaciones tomadas de la ley de 1854. Diversas razones se han alegado con el fin de demostrar que las disposiciones de esa Ordenanza comprenden á los naufragios acaecidos en rios, y se han hecho grandes esfuerzos para probar también que los tribunales federales son hoy los herederos y sucesores de la *jurisdicción militar de marina* creada por el rey de España, y todo esto con el propósito de llegar á esta consecuencia: cayendo el hecho de que se trata bajo el imperio de la Ordenanza, son los tribunales federales los competentes para conocer de él. Debo ya encargarme de analizar el valor de todos estos nuevos argumentos.

El Juez de Campeche invoca la autoridad del Sr. Gutiérrez para asentar que á falta de ley nacional, se debe ocurrir á la Ordenanza de matrículas, á fin de definir la jurisdicción de almirantazgo; pero no se cita esa doctrina en toda su extensión, y es necesario hacerlo para comenzar por establecer qué fuerza pueda tener hoy esa Ordenanza. El Sr. Gutiérrez, hablando de ella, hace esta importante advertencia: "Téngase presente que la jurisdicción militar en la República, sea marítima ó terrestre, en tiempo de paz no tiene más facultades que las que tengan exacta conexión con el servicio militar, según lo declara el artículo 13 de la Constitución."¹ La Ordenanza de matrículas que prodigó el fuero de marina, que estableció tribunales especiales, que creó una jurisdicción privativa con facultades que no tienen conexión con el servicio militar, está en su mayor parte en oposición con ese artículo 13. Si además de ésto, se considera que ella no conoce siquiera la palabra «almirantazgo» sino que en su lugar emplea la de «tribunales de marina,» los

1. Código de la Reforma, tomo 2.º, parte II, pág. 153.

especiales de que he hablado, ya se comprenderá con cuánta circunspección se deben registrar los preceptos de esa ley para aplicarlos hoy á caso alguno. Aun suponiendo que la Ordenanza conserve todavía su vigor, cosa que es bien disputable, no se negará que invocar sin discernimiento una ley contraria á la Constitución para hacer cumplir la Constitución; que sostener la competencia *federal*, fundada en la que tenía un tribunal *especial*, tiene mucho de inaceptable. En mi concepto, la jurisdicción federal en estos casos no debe tomarse de la Ordenanza sino de otras leyes; por ejemplo, el artículo 42 del título 1.º declara que «pertenece al mismo juzgado de marina el conocimiento de los delitos que de cualquier especie y por cualquier individuo se cometiesen á bordo de los buques mercantes. . . . así en alta mar como en las costas ó puertos;» yo, para fundar la jurisdicción federal en ese caso, no citaría ese precepto de la Ordenanza, sino los principios de derecho internacional que hacen de él un caso de *derecho marítimo*, y el texto relativo de la Constitución que declara de la competencia federal esos casos. Pero prescindiré de las observaciones que sobre este punto pudiera hacer, para entrar de lleno al fondo de la cuestión, tal como se ha tratado aquí. ¿Es cierto que la *Ordenanza de las matrículas de mar* sea aplicable también á los rios? Este es el punto que me va á cupar.

El solo título de esa ley nos está revelando que ella se dió para *la mar* y no para *los rios*: esta sencilla observación basta para romper por su base todas las argumentaciones que pretenden hacerla extensiva á la navegación de éstos. Si esa observación no nos persuade de esta verdad, la lectura de la ley nos convence de que no puede ser aplicable á la navegación de rios, porque su espíritu, sus conceptos, sus palabras, demuestran que ella se escribió sólo para *la mar*. Citaré algunos de sus preceptos al acaso: las disposiciones relativas á naufragios, por ejemplo (título 6.º, artículo 1.º y siguientes hasta el 18), no pueden tener aplicación sino á *la mar*. «Con noticia de haber naufragado alguna embarcación en *la costa*, el comandante se transferirá al paraje del fracaso, etc.» dice el artículo 11. «Si la embarcación naufragada estuviere *sin gente*, se apoderará el jefe militar de la marina de todos los papeles y libros. . . . pero si en la embarcación perdida no se hubieren hallado documentos, se depositará todo lo reconocido. . . . y se hará *publicación del naufragio por edictos*. . . . para que puedan venir en conocimiento los interesados. . . . y si en el *primer mes* después de la publicación, no pareciere quien haga constar su derecho, podrán venderse dichos efectos, etc.» tal es la disposición del artículo 12. «Del mismo modo que en los naufragios, han de entender los comandantes de marina de la custodia y adjudicación de todo aquello que *la mar* arroja á las playas, bien sea producto de la *misma mar* ó de otra cualquiera especie que *no teniendo dueño*, corresponderá á quien lo hubiere encontrado, lo mismo que al que extrajere conchas, ámbar, coral, etc.» según se expresa el artículo 18. ¿Es posible suponer que el legislador que escribió esos preceptos, tuviera en ellos presentes á los rios? ¿No se ve, por el contrario, en esas palabras clarísimo el concepto de que se habla solo de los naufragios en *la mar*, porque son los únicos en que es posible ignorar el nombre, la procedencia, el dueño del buque? ¿No se ve que sería hasta ridículo poner edictos y esperar un mes para que los comandantes de marina sepan quiénes son los interesados en un buque que naufrague en el Grijalva ó en el Chapala, ó en cualquiera otro rio ó lago interior? ¿No se está viendo que esas palabras excluyen por necesidad al naufragio en los rios, por el simple hecho de no ser adaptables á ellos tales disposiciones?

Bastan estas sencillas reflexiones, basta la lectura de la Ordenanza, para formar la convicción de que ella se escribió toda para *la mar* y que no es aplicable á los rios. A cada paso se habla en ella de *la mar*, de los puertos, de las costas, de las cosas de mar; pero ni una sola vez

se trata de los ríos, y cuando ha sido preciso ocuparse de ellos, el legislador usa la palabra técnica «*rias*,» palabra que ella sola mata la pretensión de aplicar la Ordenanza á la *agua dulce*.

Pero yo no debo contentarme con esas reflexiones, sino que tengo que encargarme directamente de las argumentaciones contrarias. Para probar que el abordaje en ríos está regido por la Ordenanza, se citan los artículos 3º, 10º y 17º de su título 6º. El primero está así concebido: «A la jurisdicción militar de marina corresponden las materias de *pesca, navegación, presas, arribadas y naufragios*. . . . todo lo relativo á la *seguridad y limpieza de los puertos, balizas y linternas*. . . . y á las fábricas de armas, jarcias lonas, betunes ó cualesquier otros efectos para el servicio de mi Armada, *aun establecidas en poblaciones mediterráneas*.» El artículo 10º dice esto: «Corresponderá también á los jefes militares de marina, entender de las *arribadas, pérdidas y naufragios* en todas las *costas y puertos de mis dominios*.» Y por fin el 17º manda que: «El juzgado militar de marina limitará su conocimiento en tales ocasiones, á la parte facultativa y criminal del hecho, al socorro de los *naufragos* y salvamento del buque y carga con todo lo demás que pertenezca á las *cosas de mar*, sin introducirse á juzgar de las materias peculiares del comercio. . . .; pero será de la incumbencia de los comandantes militares de marina, entender privativamente en todas las causas de incendio en los astilleros ó buques mercantes, en las de abordaje, varadas y otras averías que se experimenten *fuera ó dentro de los puertos*.» Con estos preceptos se ha creído probar que el *abordaje, el naufragio* en río está sujeto á la Ordenanza, y para ello se han expuesto varios argumentos.

Se ha dicho que la ley habla de *navegación* en general, y que como *ubi lex non distinguit, nec nos distinguere debemus*, en ella se comprende á los ríos: se ha dicho que como estos están *dentro* de los puertos, los abraza aquella disposición de la Ordenanza; se ha dicho que «concordando esos artículos con el 22 del mismo título, que atribuye á los tribunales de marina el conocimiento de todo lo relativo á la *pesca* no solo en las *rias* que son partes de los *ríos*, sino en todas las partes ó parajes que se comuniquen con la mar por mayoría de razón debió concedérselo para conocer de los casos que se ofrecieran en la *navegación interior*.» Pesemos la fuerza de estos argumentos.

Abstracción hecha de las palabras mismas de la ley, que prueban que ellase refiere á la *mar* y no á los *ríos*, existe un texto en ella, que por más que se haya querido adulterar en su sentido, no deja lugar á duda sobre el límite de la jurisdicción de marina. Es el artículo 22 del título 6.º, que está concebido en estos términos: «Del conocimiento privativo del Juzgado de marina ha de ser el de todo lo relativo á la *pesca*, ya sea hecha *en la mar como en sus orillas, puertos, rias, abras y generalmente en todas partes* donde *bañe el agua salada y tenga comunicación con la mar*.» Y límite más exacto no se puede desear: la jurisdicción de marina llega hasta donde *bañe el agua salada*, y en los ríos «hasta donde llegan las mareas y se mezclan las aguas dulces con las saladas.» que es la significación técnica de la palabra *ría*, usada por el legislador.¹ Después tendremos ocasión de ver que este límite de la jurisdicción marítima establecido por la ley española, está también reconocido en otras respetables legislaciones. Por ahora debemos advertir que las argumentaciones que extienden esa jurisdicción hasta la *agua dulce*, comienzan por adulterar, no ya el espíritu, sino la letra de ese artículo 22: la interpretación que se hace de la palabra *ría* para comprender en ella al río, no se puede efectivamente sostener.

Pero ese artículo 22, se replica, habla solo de *pesca* y no se refiere ni

¹ Ría: La parte del río próxima á su entrada en la mar y hasta donde llegan las mareas y se mezclan las aguas dulces con las saladas. Diccionario Enciclopédico de la Lengua.

á *navegaciones*, ni á *naufragios*, ni á *presas*, ni á *arribadas*, no debiendo por consiguiente en estas materias, quedar la jurisdicción limitada á la *agua salada*. Las leyes españolas se encargan de contestar á esa réplica: una de ellas equipara la *pesca* y la *navegación*, por lo relativo al privilegio de los matriculados, declarando que tal privilegio se goza solo «en la extensión del *agua salada*.»¹ y en otras varias vemos que la *navegación* de los ríos se rige por reglas diversas de la de la *agua salada*.² Respecto de *naufragios* y *abordajes*, los mismos artículos de la Ordenanza que me están ocupando, dicen terminantemente que se habla solo de los ocurridos *fuera ó dentro de los puertos*, y por consiguiente no en los ríos.

Porque entender las palabras «*dentro del puerto*,» en el sentido de comprender al río que en él desemboca, es darles una significación que no tienen evidentemente. La ciudad de Veracruz, aunque situada en el *puerto* de Veracruz, no está «*dentro de él*,» porque esa ciudad no está *dentro* «del lugar seguro y defendido de los vientos donde pueden entrar las embarcaciones con seguridad y hallan asilo contra las tempestades.» que es lo que se llama *puerto*. Y menos insostenible sería que el tribunal de marina fuera el gobierno en la ciudad de Veracruz, que la pretensión de que él conociera de *naufragios* ocurridos á muchas leguas del *puerto*, en el río que desembocara en él. Para creer yo que la Ordenanza limitó la jurisdicción de marina á los *puertos* y no la extendió á los *ríos*, me fundo en que ella le encargó solo la *seguridad y limpieza* de aquellos y no de éstos, en que ella no reconoce tal jurisdicción en las *poblaciones mediterráneas*, sino en el caso especial de que habla. Ante estos preceptos de la ley son estériles los esfuerzos que se hacen para probar que el tribunal de marina debe conocer de los *naufragios* en ríos, porque éstos están *dentro de los puertos*.

Incontestables como me parecen todas estas consideraciones para afirmar que no cabe en los preceptos de la Ordenanza un *abordaje* ó *naufragio* ocurrido en río, muchas leguas arriba de la *ría*, hay todavía otra razón especial para México, y decisiva en la corroboración de ese concepto. Los artículos de la Ordenanza de que he estado hablando, nunca se observaron en Bilbao, porque el artículo 21 del título 11 de la misma Ordenanza dispuso que: «En lo perteneciente á *varadas y naufragios* seguirán los consulados de Bilbao y San Sebastián, en la posesión de disponer el salvamento de los *naufragos* y cargamentos con independencia de *todo otro juzgado*.» Sabido como lo es, que la Ordenanza de Bilbao vino á ser en México el Código de Comercio, que estuvo vigente en toda la República, no se puede dudar que á sus prescripciones y no á las de las Ordenanzas de matriculas habría que ajustarse en cuanto á la jurisdicción de los tribunales que conocieran de los *naufragios*, si estas cuestiones hubieran de decidirse conforme á las leyes españolas. La misma razón que hubo para que ese Código fuera la ley de Bilbao, existió para que lo fuera también entre nosotros: la voluntad del legislador.

Pues bien: esa ley expresa y terminantemente faculta á los tribunales de comercio para conocer de los *naufragios* de buques mercantes, considerándolos como simples asuntos de comercio. En el núm. 1º de su cap. 19, dice esto: «Por cuanto sucede muchas veces *en las costas* de la jurisdicción de este consulado, *naufragar, varar* ó *quebrarse* algunos *navios*. . . . y se han experimentado algunas cuestiones. . . . y se han originado graves inconvenientes. . . . en conocido daño de los interesados individuos de este comercio, atendiendo á evitar estos inconvenientes, se ordena y manda que luego que sucedan tales desgracias, se dé cuenta al consulado. . . . y que inmediatamente acudan Prior y Cónsules. . . . al paraje en donde se halle el *navio naufragado*. . . . y

¹ Ley 1.ª, tit. 7.º, lib. 6.º, Nov. Recop.

² Ley 10, tit. 3, lib. 7.º, Nov. Recop.