

yoría de la Corte decidió, sin embargo, que esa colisión caía bajo la competencia de la jurisdicción de almirantazgo, porque era un error creer que ésta se ejercía en virtud de la ley de 1845. Los magistrados Daniel, Campbell y Catron, no sólo disintieron, sino que el primero se creyó obligado «solemnly to protest» y el segundo decía: «... Si el principio proclamado se lleva á sus lógicas consecuencias, todos los casos que ocurran en el transporte de la propiedad ó de las personas de las ciudades y puertos de diferentes Estados á otras ciudades ó puertos del mismo Estado ó de otro distinto; todos los casos provenientes de injuria ó daño en la navegación de las aguas interiores, ya sea que afecten la seguridad de las personas ó los títulos de la propiedad; todos los casos de auxilio á los que se ocupan en la navegación; todos esos casos para no enumerar otros, serán del conocimiento de las Cortes de Distrito de los Estados Unidos. Si ha de prevalecer esta opinión de los jueces con relación al sistema de leyes que deben ser administradas, entonces toda clase de casos debe ser llevada ad aliud examen y colocada bajo el dominio de un código extraño, ya sea que esos casos ocurran entre ciudadanos ó otros que no lo sean. Los Estados quedan así privados de su poder para establecer sus propias leyes con relación á las personas ó cosas dentro de su territorio y las que están propiamente sujetas á su soberanía.»¹ Leyendo estas dos ejecutorias se notan luego conceptos contradictorios, no ya en cuanto al alcance de la jurisdicción de almirantazgo, sino sobre el verdadero fundamento de ella, y aun sobre el valor de la ley de 1845.

Un año después, esto es, en 1858, vino otro caso á contrariar la ejecutoria de que acabo de hablar. Se trataba de un contrato de fletamento por virtud del que se debían trasportar ciertas mercancías por el vapor *Fashion* de un puerto á otro del Estado de Wisconsin. El magistrado Nelson, que expresó la opinión de la Corte, declaró incompetentes á los tribunales federales para conocer de ese caso, porque la ley de 1845 extiende la jurisdicción de almirantazgo á los lagos y ríos navegables que comunican con ellos, sólo cuando los buques están empleados en negocios de comercio entre puertos de diferentes Estados, y no cuando esto tiene lugar entre puertos de un mismo Estado.» «Esta restricción de la jurisdicción, agregaba ese magistrado, fué sin duda sugerida por la limitación constitucional del poder del Congreso para regular el comercio. El texto dice: «El Congreso tendrá poder para regular el comercio con las naciones extranjeras y entre los diversos Estados y con las tribus indias.»² Cita luego en su apoyo la respetabilísima opinión de Marshall, que asegura que el comercio interior de un Estado está reservado al mismo Estado, é invoca también la doctrina de Mr. Taney, que ya conocemos, de que la ley de 1845 no se puede aplicar al comercio doméstico de un Estado. Hablando sobre la naturaleza de la jurisdicción de almirantazgo, se expresa así: ella «fué conferida al gobierno nacional estrechamente ligada con la concesión del poder comercial.... Parece pues que hay fundamento para restringir esa jurisdicción en cierta manera, dentro del límite de la concesión del poder comercial; y esto la limitaría, en casos de contrato, á aquellos concernientes á la navegación.... en alta mar, con las naciones extranjeras y entre distintos Es-

1 "If the principle of this decree is carried to its logical extent, all cases arising in the transportation of property or persons from the towns and landing places of the different States to other towns and landing places, whether in, or out of the State; all cases of tort or damage arising in the navigation of the internal waters, whether involving the security of persons or title to property, in either, all cases of supply to those engaged in the navigation, not to enumerate others, will be cognizable in the District Court of the United States. If the dogma of judges in regard to the system of laws to be administered prevails, then this whole class of cases may be drawn "ad aliud examen" and placed under the dominion of a foreign Code, whether they arise among citizens or others." The States are deprived of the power to mould their own laws in respect of persons and things within their limits, and which are appropriately subject to their sovereignty." *Jackson v. Steamboat "Magnolia"*, Howard's reports, vol. 20, pág. 297 y siguientes.

2 "This restriction of the jurisdiction.... was doubtless suggested by the limitation in the constitution of the power in Congress to regulate commerce. The words are: "Congress shall have power to regulate commerce with foreign nations "and among the several States" and with Indian tribes."

tados. Los contratos que nacen del comercio puramente interior, son generalmente domésticos.... y apenas puede haberse intentado el llevarlos al conocimiento de las Cortes federales.»¹ Esta sentencia no sólo está en pugna con la anterior que he citado, sino que no se acuerda con la opinión de Mr. Taney, expresada en el caso del *Genesse Chief*, sobre que la ley de 1845 no contiene regulaciones de comercio (contains no regulation of commerce).

En otro caso de colisión de buques ocurrido en el río Yazoo, la Corte, hablando de la jurisdicción de almirantazgo, decía en 1859: «Bajo el sistema inglés el flujo y reflujo de la marea, con pocas excepciones, si algunas hubo, establecía el hecho de la navegabilidad, y esta fué la doctrina generalmente seguida en este país hasta últimas fechas. La vasta extensión de nuestro fértil suelo, su próspero comercio, sus mares interiores, bahías y ríos, nos abren una prosperidad comercial en el porvenir, de que ningún país ha gozado. Las estrechas doctrinas del almirantazgo inglés que profesábamos.... fueron desatendidas, y se adoptaron los más liberales principios de la ley civil: esta ley tiene un carácter comercial, y se aplica á todas las aguas navegables, con excepción de las que sirven al comercio dentro de un mismo Estado.... El que se hace entre dos ó más Estados está sujeto á la ley y regulaciones del Congreso, y á la jurisdicción de almirantazgo....»²

Estas diversas y poco conformes resoluciones de la Corte hacían observar al mismo Mr. Taney, fallando otro caso en 1861, que era difícil definir los exactos límites de la jurisdicción de almirantazgo en los Estados Unidos. «Esta dificultad fué aumentada por el carácter complejo de nuestro gobierno, en el que dos distintas soberanías están ejercidas por los Estados Unidos, y por cada Estado independientemente la una de la otra y dentro de los mismos límites territoriales. Y las sentencias de esta Corte manifiestan que esta materia traída frecuentemente ante ella, ha sido cuidadosamente examinada, sin haber podido hasta ahora fijar con precisión sus límites definitivos.»³

Los casos que he citado, y otros varios que existen extendiendo la jurisdicción de almirantazgo aun á los ríos en que no se hace el comercio entre diferentes Estados, prepararon tal vez la ley de 29 de Abril de 1864, titulada así: «Ley que fija ciertas reglas y regulaciones para prevenir la colisión de buques en aguas navegables.»⁴ Ley que, como se ve, no limitó sus preceptos á la mar, sino que los extendió á todas las aguas navegables. Después de esa ley no he encontrado una sola sentencia, entre las que he podido registrar, en que no se decida que las colisiones de buques, aun en ríos, son de la competencia de los tribunales federales, como Cortes de almirantazgo. Pero si esto es así, es también cierto que todas las otras cuestiones sobre el límite del almirantazgo, naturaleza de su jurisdicción, facultades de los Estados, etc., etc., han seguido

1 ".... was conferred on the national government, as closely connected with the grant of commercial power.... There seems to be ground, therefore, for restraining its jurisdiction in some measure within the limit of the grant of the commercial power, which would confine it, in cases of contract, to those concerning the navigation.... upon high seas, with foreign countries and among the several States. Contracts growing out of the purely internal commerce, are generally domestic.... and could scarcely have been intended to be drawn within the cognizance of the federal courts." *Allen v. Newberry*, Howard's reports, vol. 21, pág. 245 y siguientes.

2 "Under the English system, the ebb and flow of the tide, with few, if any exceptions, establish ed the fact of navigability, and this was the course of decision in this country, until recently.—The vast extent of our fertile country, its increasing commerce, its inland seas, bays and rivers, open to us a commercial prosperity in the future, which no nation ever enjoyed. Our contracted views of the English admiralty.... were.... discarded, and the more liberal principles of civil law were adopted. This law is commercial in its character, and applies to all navigable waters, except to a commerce within a State.... A commerce carried on between two or more States, is subject to the law and regulations of Congress and to the admiralty jurisdiction." *Nelson v. Leland*, obr. cit., vol. 22, pág. 49.

3 "This difficulty was increased by the complex character of our government where separate and distinct specified powers of sovereignty are exercised by the United States and a State independently of each other within the same territorial limits. And the reports of the decisions of this Court will show that the subject has often been before it, and carefully considered, without being able to fix with precision its definite boundaries." *The Steamer St. Lawrence*, Black's reports, vol. 1, pág. 527.

4 "An act fixing certain rules and regulations for preventing collisions on the water." *Stat. at larg.*, vol. 13, pág. 55.

aun después de la ley agitándose en la Suprema Corte, con la misma diversidad de miras y de opiniones.

Así en el caso de *Moses Taylor* (1866) invocándose la autoridad de Story se sostiene que la jurisdicción del almirantazgo se conexiona por un lado con las relaciones exteriores con el extranjero, y por el otro con los intereses del comercio y la navegación.¹ Así en el caso del *Hine* (1866) se dijo que la ley de 1845 no extendió la jurisdicción del almirantazgo más que á los lagos y los ríos que á ellos afluyen, porque esa jurisdicción respecto de los otros ríos se ejercía en virtud de la ley de 1789,² por más que en los primeros tiempos de la República esta no se haya entendido en ese sentido. Así en el caso de *Belfast* (1868) se afirma que aunque hay dificultad para definir los límites exactos de la jurisdicción de almirantazgo, es cierto que ella no depende del poder del Congreso para regular el comercio.³ Así en otro caso más reciente (1870) se calificó de *marítimo* un contrato que no tenía ese carácter, según las doctrinas inglesas.⁴ Por fin, en el caso del *Lottawanna* (1874) un Magistrado de la Corte decía todavía esto, refiriéndose á la ley de 1845 que habla solo de la navegación entre *diferentes Estados*. «La Suprema Corte, en vista del constante embarazo y confusión que surge de aquella restricción, no vaciló en decidir que la ley del Congreso en aquel respecto había llegado á ser anticuada é ineficaz, y que la jurisdicción de almirantazgo creada por la Constitución, era la misma en todas partes dentro de los Estados Unidos.»⁵

Está fuera de mi propósito marcar el curso que la opinión ha seguido sobre estas materias en aquel país: pretendía solo hacer ver cómo se ha formado la que hoy sin duda alguna prevalece allí respecto de que las colisiones de buques, aun en ríos dentro de los límites de un Estado, son casos de almirantazgo, de que no pueden conocer más que los tribunales federales. Para el estudio de legislación comparada que he hecho, y para ver la cuestión que me ocupa bajo el punto de vista constitucional, me bastan los breves apuntamientos que acabo de hacer.

VII

Imperdonable temeridad sería la mía si pretendiera censurar, juzgar siquiera, esas doctrinas que en el país vecino han venido extendiendo la jurisdicción de almirantazgo hasta la navegación y el comercio en los ríos dentro de los límites de los Estados: me declaro por completo incompetente para hacer ese juicio crítico, no conociendo lo bastante los motivos de conveniencia nacional que más de una vez se han invocado para abandonar las tradiciones inglesas. Pero si es mi deber más estricto en esta ocasión manifestar las razones que me asisten, á pesar del respeto que profeso á la jurisprudencia constitucional americana, para no aceptar esos precedentes que he citado, para creerlos del todo implacables entre nosotros, para hacer ver cómo no pueden servir de autoridad en este caso, para demostrar, en fin, que él debe resolverse en sentido contrario al americano.

Para llenar ese deber, tengo que examinar el caso que me ocupa bajo su punto de vista constitucional, siendo esta la oportunidad de afrontar el examen de otro de los fundamentos que á la competencia federal se dan: la fracción II del artículo 97 de la Constitución, que faculta á los

¹ Wallace's reports, vol. 4.º, pág. 431.

² Obr. y tom. cit., pág. 569.

³ Wallace's reports, vol. 7, pág. 640.

⁴ *Insurance Company v. Dunham*. Obr. cit., vol. 11, págs. 26 y 29.

⁵ "The Supreme Court, in view of the constant and perplexing embarrassment growing out of that restriction, did not hesitate to decide that the act of Congress in that regard had become obsolete and inoperative and that the admiralty jurisdiction created by the Constitution,.... was the same everywhere within the United States." Obr. cit. vol. 21, p. 538.

tribunales federales para conocer de *las controversias que versen sobre derecho marítimo*. Creo que después de lo que llevo dicho, esta cuestión podrá verse en toda su luz.

Comienzo desde luego por establecer el hecho de que los textos de las Constituciones mexicana y americana sobre este punto no son iguales, sino que hay entre ellos sustanciales diferencias, de tal modo, que si ésta permite que la jurisdicción de almirantazgo se extienda hasta los ríos navegables y fuera del límite que marca la marea ó el agua salada, aquella no autoriza de modo alguno esa amplia interpretación. Veamos y comparemos ambos textos.

Dice la Constitución de México: Art. 97. «Corresponde á los tribunales de la Federación, conocer.... II. De las controversias que versen sobre derecho marítimo.» Dice la de los Estados Unidos: Art. 3.º Sección 1.ª «El Poder judicial se extenderá á todos los casos de almirantazgo y de jurisdicción marítima.»¹ Como se ve, esos textos no son iguales, no habiendo querido nuestros constituyentes copiar literalmente el americano, como en otras muchas veces lo hicieron: ellos no hablaron de casos de *almirantazgo*, sino de casos de *derecho marítimo*, y esta circunstancia es tanto más de notarse, cuanto que al hacerlo así, se separaron de las tradiciones de nuestra antigua legislación constitucional, no queriendo aceptar el texto literal de la Constitución de 1824, que decía así: Art. 137. «Las atribuciones de la Suprema Corte de Justicia son las siguientes.... V. Conocer.... Sexta De las causas de almirantazgo, presas de mar y tierra, etc.» En nuestra Constitución vigente no se mencionan siquiera los casos de almirantazgo, no se habla sino de *las controversias que versen sobre derecho marítimo*, el derecho marítimo de paz y de guerra al que se refiere la fracción XV del artículo 72. De esa diferencia en las palabras de ambos textos, resulta otra diferencia aun mayor en su sentido y en su alcance. Para persuadirnos de ello, veamos si todos los casos de almirantazgo que cubre el texto americano, según la interpretación que se le ha dado, pueden ser casos de derecho marítimo de paz y de guerra, de que habla nuestra Constitución.

Hemos visto en las ejecutorias americanas que he citado, que la jurisdicción de almirantazgo, como ellas dicen, apoyándose en la autoridad de Story, «.... se conexiona por un lado con nuestras relaciones diplomáticas y deberes para con las naciones extranjeras y sus súbditos, y por el otro con los grandes intereses de la navegación y el comercio.»² Hemos visto también en ellas que la restricción impuesta por la ley de 1845 á la navegación entre *diferentes Estados*, «fué sin duda sugerida por la limitación constitucional del poder del Congreso para regular el comercio.»³ Sabemos, en fin, que en aquel país por esas consideraciones constitucionales y por motivos de conveniencia nacional resultantes de la extensión de su comercio y de la gran abundancia de sus ríos navegables «.... el comercio que se hace entre dos ó más Estados está sujeto á las regulaciones del Congreso y á la jurisdicción de almirantazgo.»⁴ Pues bien; si tal jurisdicción ha podido desarrollarse en los Estados Unidos á la sombra de su Constitución, ella en México no podría vivir, porque sería por completo anticonstitucional. Además de la desigualdad entre los textos mexicano y americano que ya he señalado, existen otras razones, tomadas de diferencias aun más notables en otros textos, que apoyan este aserto.

El artículo 1.º, sección 8.ª de la Constitución de los Estados Unidos, está así concebido: «El Congreso tendrá poder.... para regular el co-

¹ "The judicial power shall extend.... to all cases of admiralty and maritime jurisdiction.

² "Connects itself on the one hand, with our diplomatic relations and duties to foreign nations and their subjects, and on the other hand with the great interests of navigation and commerce." Story. Comm. on Const. núm. 1672.

³ "Was doubtless suggested by the limitation in the Constitution of the power in Congress to regulate commerce." Howard's reports, vol. 21, p. 245.

⁴ "A commerce carried on between two or more States is subject,.... to regulations of Congress and to the admiralty jurisdiction." Howard's reports, vol. 22, pág. 56.

mercio con las naciones extranjeras y entre los diversos Estados y con las tribus indias.»¹ y el nuestro no dice más que esto: Art. 72, fracciones IX in fine y X. El Congreso tiene facultad . . . para impedir por medio de bases generales, que en el comercio de Estado á Estado se establezcan restricciones onerosas.—Para establecer las bases generales de la legislación mercantil.» Entre nosotros, pues, las facultades del Congreso en este punto, son más limitadas que en los Estados Unidos, pues mientras allá es lícito regular el comercio entre los Estados, aquí no se puede más que impedir, por medio de bases generales, que en el comercio de Estado á Estado se establezcan restricciones onerosas. La simple lectura, la sola comparación de esos dos textos nos persuade de que ellos no son iguales, de que el uno tiene mayor alcance que el otro. Y siendo esto así, ya se ve que si las ejecutorias americanas han podido fundarse en el texto de su Constitución, para decidir que la jurisdicción de almirantazgo puede extenderse á los ríos, porque el comercio entre diversos Estados está sujeto á las regulaciones del Congreso, aquí una ejecutoria que dijera lo mismo, atacaría á la Constitución, porque aquí el comercio entre diversos Estados no está sujeto á las regulaciones del Congreso. Creo esta observación bastante á probar que lo que allá puede ser constitucional en este punto, aquí sería del todo anticonstitucional.

Pero hay más aún: la fracción II del artículo 97 de nuestra Constitución tiene estrecha relación con la fracción XV del artículo 72, que dice esto: «El Congreso tiene facultad . . . Para reglamentar el modo en que deban expedirse las patentes de corso; para dictar leyes según las cuales deban declararse buenas ó malas las presas de mar y tierra, y para expedir las relativas al derecho marítimo de paz y de guerra.» Y este texto repugna, con invencible repugnancia, que de él se deduzca que el Congreso puede legislar también sobre comercio y navegación interiores, sobre lo que se pretende llamar el *derecho marítimo de los ríos*. La sola lectura de ese texto nos está advirtiendo que él se refiere únicamente al derecho marítimo que se relaciona con las materias internacionales que caen bajo la competencia de la soberanía nacional. Así como el corso, las presas de mar están bajo el dominio del *derecho marítimo de guerra*, y la Nación puede expedir leyes sobre los corsarios, sobre el modo y forma en que se declaren buenas ó malas las presas, sin que los neutrales, mientras sus derechos sean respetados, tengan que hacer nada en esas cuestiones; así hay materias reguladas por el *derecho marítimo de paz*, como los actos que tienen lugar á bordo de buques nacionales en alta mar; los abordajes entre ellos y los extranjeros en la misma mar, en donde todas las naciones tienen derechos iguales y la misma competencia, los hechos de cierta naturaleza que pasan en la mar territorial adonde alcanza esa soberanía, etc., materias que se conexionan también con los derechos y deberes del extranjero en la mar, en donde ninguna nación ejerce exclusivo dominio. «Así por ejemplo, diré con Story, si una colisión entre un buque americano y un extranjero tuviese lugar en la mar, muchas cuestiones de derecho internacional pueden relacionarse con su justa decisión; porque es obvio que esa colisión no podría ser juzgada por la ley local de alguno de los países.»² De este *derecho marítimo de paz y de guerra* habla sin duda alguna nuestro texto: aplicarlo al comercio interior, á nuestros ríos, en donde nuestra soberanía se ejerce plena y absolutamente; en donde rige solo nuestra ley, en donde el extranjero no tiene más derecho que el que se le haga justicia conforme á esa ley, ni otro motivo de reclamación que el que se le deniegue esa justicia, es confundir la mar, camino abierto y libre para el género humano, en donde nadie ejerce jurisdicción, con

¹ "The Congress shall have power. . . . To regulate commerce with foreign nations "and among the several States" and with Indian tribes."

² "Thus for instance, if a collision should take place at sea between an American and foreign ship, many important questions of public law may be connected with its just decision; for it is obvious, that it could not be governed by the mere municipal law of either country." Com. on Const. núm. 1670.

los ríos, vías de comunicación de las naciones que los poseen, y propiedad exclusiva suya en donde rigen sus propias leyes; es rebelarse contra las palabras, el espíritu y motivos de nuestro texto constitucional.

Necesito combatir hasta la sombra de la duda en estas materias gravísimas, en que la más ligera confusión en las ideas lastima los atributos de la soberanía nacional, y por esto me será permitido penetrar en los motivos de la ley. ¿Por qué en los negocios de *derecho marítimo de paz y de guerra* solo legisla y juzga la Federación con exclusión de los Estados? Porque como dice Hamilton explicando el artículo relativo de la Constitución americana: «. . . la paz de toda la Nación no puede dejarse á disposición de uno de sus Estados.»¹ y en todas aquellas cuestiones de derecho de gentes que comprometan la paz de la Unión, ningún Estado, parte componente de ella, puede tener competencia. Si la Unión ha de dirigir las relaciones diplomáticas; si ella ha de cuidar del cumplimiento de los tratados; si ella es responsable ante la sociedad de las naciones de la infracción de la ley que las rige á todas, absurdo sería permitir que los Estados legislaran ó juzgaran sobre materias internacionales.

Pero por un argumento *a contrario sensu*, falta la razón de la ley siempre que de esas materias no se trate. ¿Qué tiene que ver la paz de la Nación, séame lícito ya preguntarlo, con la colisión de dos vapores nacionales, ocurrida en un río en que la soberanía de México es plena aun para juzgar á los extranjeros, cuando á mayor abundamiento no es permitido á los buques de éstos navegar en ese río? . . . Esta pregunta basta para echar por tierra la competencia de los tribunales federales en este caso. Ni las personas, ni el lugar, ni el negocio tienen carácter internacional.

Pero no debo adelantarme á mis demostraciones: sigo el curso de mis razonamientos. Si la jurisdicción de almirantazgo se liga por un lado con las relaciones exteriores y la paz de la nación, y por otro con los intereses de la navegación y el comercio, como dice Story, desde el momento en que he probado, primero, que el Congreso no puede legislar *regulando* el comercio entre los Estados, como en el país vecino, y segundo, que nuestros textos constitucionales se refieren al *derecho marítimo de paz y de guerra* que se relaciona con materias internacionales, desde luego que esas demostraciones han quedado hechas, es forzoso reconocer esta consecuencia: luego los lagos y ríos navegables no están en México sujetos á la jurisdicción de los tribunales que conocen de las controversias que versen sobre *derecho marítimo*. Un delito cometido á bordo de un buque que navegue en el Chapala; la infracción de un contrato de fletamento en el Grijalva; el choque de embarcaciones en el lago de Texcoco, en nada afectan nuestras relaciones exteriores, y sobre nada de eso puede legislar el Congreso á título de regular el comercio entre los Estados, porque sólo tiene facultad para impedir que en el comercio de Estado á Estado se establezcan restricciones onerosas.

Esto dicho, queda también ya probado que no todos los casos de almirantazgo que se reconocen en los Estados Unidos, según la interpretación que allá se ha dado á su Constitución, pueden ser casos de derecho marítimo entre nosotros. Y ya se comprende la razón de esta diferencia: allá, constitucional como debe ser esa interpretación, se rige esta materia por textos que nosotros no tenemos: allá, en virtud de poder de la regulación del comercio entre diferentes Estados, se ha decidido que cabe en la jurisdicción de almirantazgo, la navegación de los ríos: aquí no se puede hacer tal regulación, y falta desde la base para sostener la jurisdicción marítima en las aguas interiores: allá se ha creído servir á los intereses de un país atravesado por caudalosos ríos y que posee en sus límites lagos tan extensos, que en ellos se han dado batallas

¹ "The peace of the "whole" ought not to be at the disposal of a part." The Federalist, número 80.

navsles, con declarar que la marea no es el límite de aquella jurisdicción: aquí ni esas razones de conveniencia se pueden alegar, porque entre los muchos dones con que la naturaleza favoreció á nuestro suelo, no cuenta el de la facilidad de comunicaciones por agua. Sería necesario guiarse por un ciego espíritu de imitación, que no se da la razón de su conducta, para seguir nosotros los precedentes americanos.

Y si así lo hiciéramos después de haberlos estudiado, violaríamos con plena conciencia nuestra Constitución, porque ya sabemos que lo que en los Estados Unidos se ha declarado constitucional, entre nosotros es del todo anticonstitucional. Si lo hiciéramos, causaríamos profunda y radical revolución en nuestra jurisprudencia, produciendo un verdadero caos. Esto es fácil de verlo. En el tiempo mismo de la Constitución de 1824, que hablaba de *causas de almirantazgo*, que hoy no menciona siquiera la vigente de 1857, nadie se habría atrevido á sostener que el *contrato de flete*, que el transporte de mercancías por medio de la navegación fluvial, fuera un *caso de almirantazgo*: bajo el imperio de aquella Constitución, eso se habría reputado un contrato mercantil sujeto á los jueces comunes ó de comercio. Nadie, ni nunca entre nosotros, ni en tiempo de la ley de 25 de Enero de 1854, se habría atrevido á sostener que los contratos *mercantiles* sobre transporte de mercancías por ríos, que los delitos cometidos en ríos fueran *casos de almirantazgo*. Allí están las sentencias de todos nuestros tribunales, bajo administraciones federales ó centrales, dando testimonio de que esos negocios se reputaron siempre ó mercantiles ó comunes. ¿Romperemos esa respetable tradición, cuando en lugar de haber una razón que así lo exija, hay muchas que lo reprueban? . . . No lo haré yo, teniendo la seguridad de que tampoco lo harían los juriconsultos americanos, si en vez de regirse por la part. 3.^a de la sec. 8.^a del artículo 1.^o de su Constitución, estuvieran obligados á observar la fracción IX del artículo 72 de la nuestra, que se opone á que se llamen *casos de almirantazgo* los negocios simplemente mercantiles que ocurren en nuestro tráfico interior.

Por otra parte, y esta observación debe tenerse muy en cuenta, los tribunales americanos han tenido tres leyes en cuya interpretación, aunque varia, han podido fundar sus sentencias: la de 24 de Septiembre de 1789, la de 27 de Febrero de 1845 y la de 29 de Abril de 1864. Notamos no tenemos ninguna en que apoyarnos para romper esas tradiciones que los textos constitucionales nos mandan respetar. ¿Se comprende ya por qué yo, tan sincero admirador de la jurisprudencia americana, no puedo seguirla en esta materia; por qué, á pesar de sus decisiones, yo creo que sería del todo anticonstitucional entre nosotros extender la jurisdicción federal á los casos civiles ó criminales que tengan origen en la navegación de nuestros lagos y ríos interiores?

VIII

Las consideraciones constitucionales que acabo de exponer demuestran, en mi concepto, que la fracción II del artículo 97 de la ley fundamental no apoya la competencia de los tribunales federales para conocer del siniestro ocurrido en el Grijalva; pero como se invoca también la fracción I del mismo artículo, y como me he propuesto no pasar en silencio ninguna de las cuestiones capitales que se han suscitado en este debate, abordando hasta las más difíciles y espinosas, tengo que decir pocas palabras sobre este punto.

Ocioso es averiguar si compete á los tribunales de la Federación conocer «de todas las controversias que se susciten sobre el cumplimiento y aplicación de las leyes federales»: tal es el precepto literal de la ley, y ese precepto no se discute sino que se obedece. No, no es esta la cues-

tión, sino esta otra muy diversa: ¿cuál es la *ley federal* de cuyo cumplimiento y aplicación á este caso se trata? O mejor dicho: ¿existe alguna ley federal conforme á la que se deba juzgar la colisión del «Fénix» y del «Frontera», para que con motivo de su cumplimiento y aplicación surja la competencia federal? Y tal cuestión queda resuelta con mis anteriores demostraciones: ni la ley de 25 de Enero de 1854, ni la Ordenanza de las matriculas de mar de 12 de Agosto de 1802, ni la ley internacional que rige en los tribunales de almirantazgo, ni las regulaciones de comercio entre diferentes Estados, que no existen ni pueden entre nosotros existir, ni ley ni doctrina, en fin, de cuantas se han invocado, tienen aplicación á este caso. Aun cuando se pudiera consentir en que las leyes de Santa Anna y del rey de España sean *leyes federales*, aun cuando se conceda que la fracción I del artículo 97 se extiende á la aplicación de *doctrinas* más ó menos aceptables, ya sabemos que ninguna de esas leyes ni doctrinas citadas puede invocarse tratándose de la colisión de buques en ríos. Y esto basta para que no exista la competencia federal por el motivo que analizo, porque donde no hay ley federal que aplicar, los tribunales de la Federación no pueden avocarse el conocimiento de un negocio, en virtud de lo prevenido en esa fracción I.

Cuidadosamente he buscado alguna *ley federal*, menos aún, alguna ley nacional, siquiera de gobierno central, que rijan la navegación de nuestros ríos y lagos interiores y que pudiera aplicarse á este negocio, y no la he encontrado. La circular de 15 de Septiembre de 1853, que recuerda el cumplimiento de las de 26 de Agosto y 4 de Octubre de 1831, habla de *navfragios de buques que acontezcan en puntos inmediatos á las costas*, y la ley 1.^a, tit. 8.^o del lib. 9.^o, Novísima Recopilación, á que esas circulares se refieren, no se ocupa sino de «nave, falúa ú otro navío cualquiera que peligrase en el mar.»¹ El decreto de 10 de Febrero de 1842, solo declaró en plena fuerza y vigor la Ordenanza de matriculas «en todo aquello que no se oponga con las instituciones republicanas de la nación.»² La circular de 16 de Marzo de 1872, estableciendo la manera de proceder respecto de las pesquerías en las costas de la República, no es aplicable á los ríos.³ ¿Qué ley, qué reglamento, qué orden federal ha regulado la navegación de las aguas interiores, el tráfico mercantil en ellas? Yo no la conozco.

Se ha dicho que esa ley federal tan necesaria para que exista la jurisdicción de los tribunales federales es el Reglamento de luces y señales expedido por la Secretaría de Guerra en 12 de Septiembre de 1878. ¿Puede esto aceptarse? No lo creo así. Nada diré del modesto nombre de Reglamento que lleva, cuando sus disposiciones, aplicables en nuestra mar territorial aun á buques extranjeros, debían ser objeto de una ley como lo son en los Estados Unidos, por ejemplo: tampoco disputaré si el Ministro de Guerra puede legislar sobre este punto, sino que aceptando ese Reglamento como si fuera una ley, sólo notaré que no se puede aplicar á los ríos, porque terminantemente expresa que está dado «para evitar abordajes en la mar.» Los argumentos que se hacen en contra de esa declaración del Reglamento mismo, con el propósito de aplicarlo también á los ríos; lo que se dice de los buques que no lleven cubierta, de los de *cabotaje y pesca*, nada prueba, porque nadie ignora que á la mar y no solo á los ríos entran buques *sin cubierta*, como son generalmente los que en nuestras costas se dedican á la pesca. Todos esos argumentos tienen la respuesta que di ya á los que se alegan para extender la Ordenanza de matriculas á los ríos, y no la repetiré: sólo si observaré que si en Francia, como dice Mr. Sibille, nadie tuvo la preten-

¹ Colec. de Dublán y Lozano, tom. 6.º, pág. 663.

² Obr. cit., tom. 4.º, pág. 115.

³ Colec. del Diario «Oficial», tom. 12, pág. 644.