

sión de aplicar la Ordenanza de 1681 á los ríos, en México no se puede decir lo mismo respecto de las leyes expedidas para *la mar*.

Con esta materia mantiene cierta analogía otro argumento, que también se ha expuesto en favor de la jurisdicción federal: se dice que el río Grijalva es una vía general de comunicación, sobre la que no puede legislar más que el Congreso de la Unión, según la fracción XXII del artículo 72, y como se reconoce el hecho de que ese río no es navegable siquiera en toda la extensión del Estado de Tabasco, para prevenir la respuesta que de esa circunstancia surge, se agrega que del mencionado río parte la comunicación de una carretera decretada para el Estado de Chiapas. No quiero entrar de lleno en el fondo de la cuestión, sobre la interpretación que se da á aquel texto constitucional, y para no extenderme innecesariamente sobre esta argumentación, la aceptaré con todos los fundamentos de derecho y de hecho que se le dan, y concediendo hasta que el Grijalva sea una vía general de comunicación, por lo de esa carretera decretada para Chiapas, sólo preguntaré: ¿pues qué, los tribunales federales son competentes para juzgar de todos los hechos que pasan sobre las *vías generales de comunicación*? ¿Se puede sostener que los delitos cometidos en los caminos públicos sean de la competencia federal? Semejante consecuencia deducida del principio en que esa argumentación se funda, basta para que se desechen igualmente principio y consecuencia.

IX.

Tratándose de un negocio en que se pretende restringir las facultades de los Estados, para ensanchar las de la Federación, no es extraño que se empleen todos los argumentos usados en tales ocasiones, para deprimir la soberanía local. Se dice, con este propósito, que los defensores de ésta intentamos erigir á los Estados en otras tantas potencias independientes, y tomando razones de la historia, se asegura que es una mera ficción que nuestros Estados hayan tenido una existencia propia, antes del establecimiento del régimen federal, como la tenían las trece provincias norteamericanas, antes de su independencia: se insiste en que los Estados no son dueños de los ríos que corren por su territorio, y que tanto por este motivo, como porque no tienen facultades para legislar sobre *derecho marítimo*, no pueden establecer *capitanías de puerto*, ni ejercer acto alguno de *policía fluvial*, á la que se persiste en llamar *marítima*: se dice, en fin, que la ley de clasificación de rentas, lo mismo la de 12 de Septiembre del año de 1857, que la de 30 de Mayo de 1868, es una ley obligatoria que priva á los Estados de toda jurisdicción en las aguas navegables. Debo decir siquiera dos palabras para satisfacer á estas argumentaciones.

De ellas me he ocupado en otras veces, cuando he tenido que defender la siempre combatida soberanía de los Estados: «Yo debo declarar que se adultera la teoría que sostengo, decía en una de esas veces,¹ cuando para impugnarla se la presenta tan monstruosa, como en este debate se ha puesto. Yo jamás he querido sostener que los Estados tengan la soberanía que el derecho de gentes reconoce en las naciones independientes, ni que ellos no tengan prohibiciones: lo que sí sostengo es, que fuera de esas prohibiciones *expresadas* en la Constitución, los poderes federales no pueden crear otras nuevas, para restringir más la soberanía que la ley fundamental dejó á los Estados.» Después de esta declaración, cuya constitucionalidad es inatacable, la réplica que me ocupa no puede repetirse en un debate en que sólo se busca la verdad.

¹ Cuestiones constitucionales, tom. 1.º, pág. 59.

Las razones que tomadas de nuestra historia se aducen para no ceder á nuestros Estados la soberanía de que disfrutaban los de la Unión norte-americana, han sido también en otra ocasión objeto de mi estudio, sin encontrarles la fuerza que se les quiere dar.¹ Estas razones históricas no pueden prevalecer sobre el texto terminante del artículo 117 de la ley suprema: «Las facultades que no están *expresamente* concedidas por esta Constitución á los funcionarios federales, se entienden reservadas á los Estados.» Ante precepto tan explícito tiene que enmudecer todo intento de dar á la Federación una facultad que no le está reconocida *expresamente*; y el juez que ha protestado hacer guardar ese precepto, está en el deber de desoír toda réplica que tienda á infringirlo, ya se inspire ella en consideraciones históricas ó en motivos de conveniencia pública, ó en cualquiera otra razón. ¿Es mala la ley? ¿Contraría ciertas tendencias centralizadoras que se creen buenas? ¿Se opone á nuestras tradiciones? Pues combátase de frente esa ley y reformémosla por los medios legales: declárese que el sistema federal es nocivo, perjudicial, si se quiere; pero no se pretenda, sobre todo llamándose amigo de ese sistema, desconocer las consecuencias de sus principios cardinales, no se intente hacer argumentos contra la ley para demostrar la conveniencia de infringirla.

Los que se empeñan en hacer ver cómo es diferente el origen histórico de la Federación en México y en los Estados Unidos, para negar entre nosotros la soberanía local, nunca han querido comparar los textos de las Constituciones de los dos países, y esto se comprende bien: si aquellos estudios históricos traen como consecuencia, según ellos, que nuestros Estados tienen menos facultades que los del país vecino, este estudio de legislación comparada no sólo combate esa consecuencia, sino que afirma la contraria. Dice esto la enmienda X de la Constitución americana: «Los poderes no delegados á los Estados Unidos por la Constitución ni prohibidos por ella, quedan reservados á los Estados respectivamente ó al pueblo.»² Y hablándonos Story de la historia de ese texto, nos cuenta: «que cuando esta reforma se presentó al Congreso se hizo una proposición, para insertar la palabra *expresamente* antes de *delegados*. . . . y entonces se dijo que era imposible limitar un gobierno al ejercicio de poderes expresos. . . . La moción en consecuencia fué desechada.»³

En los Estados Unidos, pues, la Federación puede hacer aun aquello para lo que no está *expresamente* facultada, cosa que no sucede entre nosotros, ó lo que es lo mismo, allá tienen menos facultades los Estados que aquí. Si la soberanía local en México sufre ciertas restricciones de que se ve libre en la República vecina, depende ésto de que en nuestra Constitución hay textos *expresos* que las imponen, sin ser por ello menos cierto que aquella enmienda X extiende más que nuestro artículo 117 las facultades de la Unión. Esta verdad que se desprende de la comparación de los dos textos, y el hecho notorio de que en aquella República los Estados son realmente soberanos dentro del límite constitucional, bastan para destruir por su base la pretensión de negar en México la soberanía local, aunque la consagre la Constitución, y sólo porque nuestra historia difiere de la de los Estados Unidos respecto del establecimiento del sistema federal.

¿Tendré necesidad de insistir en que la navegación *marítima* no es la navegación *fluvial*, en que el derecho marítimo nada tiene que ver con los ríos? Sería ello incurrir en repeticiones que son siempre inne-

¹ De esta materia me ocupé en el amparo Willard, contenido en este tomo. Véanse las páginas 63 á 65.

² «The powers not delegated to the United States, by the Constitution, nor prohibited by it to the States, are reserved to the States respectively or to the people.»

³ «When this amendment was before Congress a proposition was moved, to insert the word "expressly" before "delegated". . . . On that occasion it was remarked, that it is impossible to confine a government to the exercise of express powers. . . . The motion was accordingly negatived.» On Const. núm. 1907.

cesarias. No lo haré, sino que refiriéndome á lo que antes he dicho sobre estos puntos, me bastará asegurar que los Estados, si bien no pueden establecer *capitanías de puerto*, porque ellas ejercen sus atribuciones en *la mar* y no en los ríos, si tienen facultades para ejercer actos de *policía fluvial*. Los textos constitucionales sostienen estos asertos.

Tuve un día necesidad de demostrar en este Tribunal, que la ley de clasificación de rentas de 12 de Septiembre de 1857 es notoriamente anti-constitucional, y hasta hoy nada se ha dicho que esa demostración infirme.¹ Hoy sería inoportuno empeñarme en evidenciar que esas leyes, buenas en un gobierno central, nada pueden en contra de la soberanía de los Estados, garantida como lo está por la Constitución, porque esas leyes no pueden quitarles una sola de las facultades que ésta les da. Pero haciendo á un lado esa cuestión, y aun reconociendo que los ríos navegables sean propiedad nacional, no se puede de ello inferir que sólo la Federación ha de juzgar de los hechos que en ellos tengan lugar. Sobre este particular tampoco repetiré mis anteriores demostraciones; observaré únicamente que los ríos navegables, en tanto son bienes nacionales, en cuanto que no es lícito á ningún particular adquirirlos, porque todos tienen derecho de servirse de ellos, en cuanto que la misma Nación no puede enajenarlos, como no puede enajenar cualquiera otra parte del territorio nacional. Los ríos, pues, no son nacionales en el sentido de excluir á la autoridad local del ejercicio de las funciones de su competencia en ellos, en el sentido de que la Federación disponga de las aguas navegables como mejor le plazca. Y si, según antes hemos visto, ni la verdadera propiedad federal en un edificio, en el Palacio de Justicia por ejemplo, hace competente á la Federación para juzgar de todos los hechos que en él pasen, ¿cómo se quiere que la cualidad de bienes nacionales que los ríos pueden tener, dé fuero federal á los negocios que con ellos se relacionan?

X

Para acabar de fundar mi voto particular y exponer las razones que me han obligado, con pena, á disentir de la opinión de la mayoría de la Sala, tengo ahora que ocuparme especialmente de los motivos que en el debate se consideraron bastantes á decidir la competencia en favor del Juez de Distrito. Dos son esos motivos, que pueden tenerse como el fundamento del fallo. El primero, que la responsabilidad de un abordaje debe juzgarse por las leyes de navegación, para resolver si por su falta de observancia ó cumplimiento ha ocurrido la colisión; y es el segundo, que esas disposiciones sobre navegación en la mar territorial y en los ríos navegables que comunican con ella, son por su naturaleza federales, porque no afectan solo á diversos Estados, sino que aun pueden comprometer las relaciones exteriores, pues por los principios del derecho de gentes ó por los tratados, pueden tener aplicación á buques extranjeros. Voy á indicar siquiera las gravísimas razones que me asisten para no aceptar esos fundamentos de la competencia federal.

¿Es cierto que sin leyes de navegación no se puede juzgar de la responsabilidad de un abordaje? No lo creen así los países más respetables por su marina y por la jurisprudencia que tienen sobre esta materia establecida. Hemos visto ya que en Francia los abordajes no marítimos se rigen por el derecho común: al responsable de un siniestro de esa clase se le aplica el artículo 1,382 del Código civil, que dice: «Todo hecho del hombre que ocasiona á otro un perjuicio, obliga á aquel por cuya causa ha ocurrido, á repararlo.»² Para juzgar si determinado

¹ El amparo Willard, págs. 68 y siguientes de e tomo.
² «Tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel est arrivé, à le réparer.»

abordaje es fortuito, culpable ó criminal, se atiende á las reglas y prácticas de la navegación determinadas por la costumbre, si ellas no están fijadas por la ley; se atiende á todas las pruebas, inclusa la pericial, que el derecho común reconoce, siempre que se trata de averiguar si un siniestro, una desgracia, si la explosión de una caldera de vapor, si el incendio de una casa, si el descarrilamiento de una locomotora, si el vuelco de un carruaje, si un siniestro que ha ocasionado pérdidas de vidas ó de propiedades, ha sido resultado del caso fortuito ó hijo de una falta ó delito. En los Estados Unidos, en donde, como sabemos también, se siguen reglas contrarias respecto de esas colisiones en ríos, y en donde existe una ley para prevenirlas, no se desconoce la verdad de noser necesarias las leyes ó disposiciones legislativas para juzgar de la responsabilidad de los abordajes. Una sentencia de la Suprema Corte de esa República habla sobre este punto así: «Las prácticas llamadas leyes marítimas y que tienen el efecto de regulaciones obligatorias para prevenir las colisiones entre buques ocupados en la navegación, existían mucho antes de que hubiera alguna legislación sobre este punto, tanto en este país como en aquel del que nuestro sistema judicial fué tomado»

« Las sentencias de los tribunales manifiestan que tanto las Cortes de la common law como las de almirantazgo, se referían constantemente á las prácticas establecidas en la mar como reglas de decisión para determinar si en algún caso particular se había cometido alguna falta en la navegación.»¹ Y como esto se decía en 1875, mucho tiempo después de la ley de 1864, que establece las reglas para prevenir las colisiones, se agregaba: « pero es bien sabido que en tales litigios surgen frecuentemente cuestiones que no preven las disposiciones legislativas y en tal caso, están autorizados los tribunales para apelar á los usos ó prácticas de la mar.»² Las doctrinas francesas, americanas é inglesas me sirven de fundamento para no estar conforme en el punto de que se necesiten ciertas disposiciones sobre navegación, codificadas como si fueran leyes, para juzgar de la responsabilidad de un abordaje.

Tengo, además, otra razón: si mi opinión no fuera correcta, se seguiría de ello que en México no se podría juzgar de ningún abordaje marítimo anterior al 12 de Septiembre de 1878, fecha del Reglamento expedido para *evitar abordajes en la mar*, y se reduciría, además, que hasta hoy no se podría calificar ningún abordaje no marítimo porque hasta esta fecha no hay ley que hable de él. De esto vendría como consecuencia, que de la colisión del «Fénix» y del «Frontera», no podría conocer la justicia por falta de una disposición de navegación que aplicarle.

Yo no acepto estas consecuencias, y si, como se dice, en Tabasco no hay leyes ó disposiciones sobre la policía de navegación del Grijalva, no puede ser esto motivo, en mi sentir, para que el delito, si lo hubo, quede impune; para que la falta, si existió, se deje sin reparación. Allí está el derecho común que define y resuelve las cuestiones que sobre esta materia se susciten. Y hasta suponiendo que en Tabasco el delito quedase sin castigo, no es esta razón para que los tribunales federales se arroguen el conocimiento de ese negocio.

El otro punto dado como fundamento de la sentencia, me parece aún más inadmisibles, y esto por varios capítulos. El reconoce como principio que la Nación ejerce iguales derechos y tiene la misma soberanía en la mar territorial que en los ríos navegables que se comunican con ella.

¹ «Usages called sea laws, having the effect of obligatory regulations to prevent collisions between ships engaged in navigation, existed long before there was any legislation upon the subject, either in this country or in the country from which our judicial system was largely borrowed.»
 « The judicial reports show that the courts with common law and admiralty were constantly in the habit of referring to the established usages of the sea as furnishing the rule of decision to determine whether any fault of navigation was committed in the particular case »
² « but it is well known that questions often arise in such litigations, outside of the scope and operation of the legislative enactments and it is competent for the court, in such a case, to admit evidence of the usage. » The «City of Washington» Otto's reports, vol. 20, págs. 31 y 32.

He ya citado las doctrinas de los publicistas que establecen las diferencias que sobre este particular existen, y de ese principio sentado en la sentencia, podría deducirse esta consecuencia, que México no puede aceptar: que en los ríos navegables que se comunican con la mar no tiene la Nación una propiedad exclusiva y absoluta, sino que no ha de ejercer en ellos más derechos que en su mar territorial. Yo no admito ni el principio ni la consecuencia.

Tampoco estoy conforme en que las reglas de navegación son por su naturaleza federales, y que solo por la Federación pueden dictarse. Abstracción hecha de las razones que he expuesto para creer que la Federación no tiene facultad, no digo ya para regular el comercio y la navegación de un Estado, pero ni aun el que se hace entre diferentes Estados, tengo otro motivo de disentimiento en este punto. Fuera de las reglas generales de navegación aplicables lo mismo á la mar que á los ríos, hay otras que son especiales á éstos y algunas particulares de cada río, según sus circunstancias topográficas, como se comprende bien. No todos los ríos son iguales ni en todos las mismas precauciones bastan para evitar siniestros. Los usos y prácticas en ellos establecidos por la observación, por la experiencia, deben ser tan atendidos en estos casos, como los marcados por la ley. De tal verdad es esta observación, que en los tratados sobre navegación de ríos se tienen en cuenta esas costumbres locales que regulan la policía de la navegación. Esta es la razón del artículo 33 de la Convención sobre navegación del Danubio, de 7 de Noviembre de 1857, que obliga á los buques que navegan en ese río á tomar á bordo pilotos en ciertas partes de él, en que se deben tener precauciones especiales. Siendo esto así, ¿cómo puede la Federación dictar esas reglas particulares del río Grijalva, determinando que en tal punto en que su corriente es estrecha, no se encuentren dos buques; que en tal otro, en que su curso hace un recodo, se den ciertos avisos para evitar un encuentro, etc., etc? ¿Cómo puede la Federación dictar esos reglamentos de policía de la navegación local?

Però hay más aún, y esto es lo más grave. En mi sentir el derecho de gentes solo es aplicable á los ríos excepcionalmente, en caso de guerra por ejemplo, cuando buques enemigos entren á ellos, como sucedió en el mismo Grijalva en el año de 1846 con motivo de la guerra con los Estados Unidos; en casos de piratería, de presas ilegales, etc. etc. Fuera de esos casos excepcionales, la regla es que la ley local impera en los ríos lo mismo que en tierra, porque tierra y ríos forman el territorio de la Nación, en que ejerce plenamente su soberanía. En el río puede hallarse un buque de guerra de potencia amiga, al que la ley local no puede aplicarse; pero esto no es razón para sentar como regla que la presencia de extranjeros en él exija la aplicación del derecho internacional, como no lo es para que se le aplique en tierra, porque la casa de un Ministro extranjero goza del privilegio de la extraterritorialidad; y así como en tierra las relaciones jurídicas de los extranjeros se rigen por la ley del país, así la presencia de buques extranjeros en el río no basta para darles un fuero inaceptable, para ponerlos fuera del alcance de la ley local.

Que los extranjeros residentes en nuestros Estados están sujetos á sus leyes en la parte que regulan sus actos civiles ó criminales, es una verdad que no se puede poner en duda. ¿Cómo pueden afectarse nuestras relaciones exteriores si Guanajuato juzga de un contrato hecho por un inglés, si Puebla procesa á un francés acusado de asesinato, si Guerrero averigua si un norteamericano es autor de un siniestro cuya responsabilidad se le atribuye? Si alguna doctrina está universalmente aceptada entre los publicistas, es la de que los extranjeros están sujetos á las leyes del país en que residen. ¹

¹ Wheaton. Obra cit., núms. 113, 114 y 140.—Calvo. Obra cit., núms. 251 y 259.

Però el Grijalva no está abierto á la navegación extranjera, y esto no puede hacerse sino por ley ó tratado que lo autorice, que dé al extranjero derechos que hoy no tiene. ¿Y qué se diría de esa ley ó tratado si dispusiera que en ese río, que forma parte del territorio de Tabasco, no rigieran las leyes de ese Estado sino las federales y los principios del derecho de gentes? Que la Federación conozca de las cuestiones sobre cumplimiento y aplicación de ese tratado, está bien: que conozca de todas aquellas de *derecho marítimo* que en ese río ocurran presas, bloqueos, piratería, etc., está bien; ¿però cómo consentir en que extranjeros que entren á nuestro territorio queden exentos de la ley local, dándoles ley y fuero que el mismo derecho internacional les niega? Si alguna ley hubiera de expedirse que abriera á los buques extranjeros la navegación del Grijalva, estoy seguro que ella procuraría ordenar que en la policía de la navegación, contratos, delitos, faltas, actos de cualquiera clase ejecutados dentro de nuestro territorio, solo nuestra ley debiera imperar. Esta disposición bastaría á quitar todo fuero de *extranjería*, toda pretensión contraria á la soberanía nacional, toda reclamación que perturbara nuestras relaciones exteriores. Y si esto, en mi sentir, debiera disponer la ley, no puedo estar conforme con una sentencia que expresa conceptos contrarios.

Desconfiaría de estas opiniones mías sobre materias tan delicadas, si no las encontrara apoyadas en autoridades irrecusables. Copio las palabras de un publicista que parecen escritas para la cuestión que me ocupa: «Cuando los individuos particulares de una nación se dirigen á otra llevados á ella por los negocios ó el carricho ó cuando los buques mercantes entran á puertos extranjeros por negocios de comercio, sería de evidencia inconveniente y peligroso para la sociedad, y estarían las leyes sujetas á continuas infracciones y el Gobierno expuesto á ser humillado y envilecido, si tales individuos no le prestaran temporal y local obediencia y no estuvieran sujetos á la jurisdicción de ese país. Ningún soberano extranjero puede tener algún motivo para pretender semejante excepción.» ¹ Esto se dice hablando de los buques mercantes que lleguen á un puerto extranjero. ¿Habrá razón para desconocer esa doctrina cuando ellos entren á los ríos?

Però podemos aún con más claridad ver cómo este punto es juzgado por los publicistas. Es sabido que varios países y entre ellos el nuestro, aceptan las reglas de la jurisprudencia francesa en cuanto á la jurisdicción que el Estado ejerce en los buques extranjeros que entran á sus puertos. Según esas reglas se distinguen los delitos cometidos á bordo de esos buques entre las personas de su tripulación ó que no alteran la tranquilidad del puerto, de los cometidos á bordo de los mismos buques entre personas que no forman parte de su tripulación, y que afectan la paz del puerto. Los tribunales del Estado son competentes para conocer de estos delitos y declinan toda jurisdicción respecto de los primeros. ² En el caso del «Margarita» resuelto por nuestro gobierno en 1869, se invocaron esos principios para determinar que los tribunales mexicanos eran competentes para conocer del delito de heridas inferidas por Antonio Silva á Nicolo Gervasio. ³ Ahora bien; ¿podría álguien sostener que estas doctrinas son aplicables á los buques que navegan en los ríos? ¿Si en el puerto y por lo que toca á los delitos que no perturban su tranquilidad, la jurisprudencia francesa ha podido decidir que su castigo co-

¹ "When private individuals of one nation spread themselves through another as business or commerce may direct or when merchant vessels enter for the purposes of trade, it would be obviously inconvenient and dangerous to society, and would subject the laws to continual infraction and the government to degradation, if such individuals did not owe temporary and local allegiance, and were not amenable to the jurisdiction of the country. Nor can the foreign sovereign have any motive for wishing such exemption." Wheaton. Obra cit., núm. 101.

² Calvo. Obra cit., núm. 259.

³ Colección de Dublan y Lozano, tomo 10, pág. 557.

responde al Estado al que pertenece el buque, porque con ellos no se afectan los derechos de la nación en cuyas aguas se cometen, ¿podría decirse lo mismo de aquellos otros delitos que tienen lugar en los ríos, es decir, en el territorio mismo nacional? Nuestro Ministro de Justicia que fundó la jurisdicción del Juez de Distrito en el caso de Nicolo Gervasio, en la circunstancia de que el río Grijalva no forma parte del territorio del Estado de Tabasco?

No, yo no creo que á los extranjeros se les pueda eximir de la jurisdicción y ley locales, por consideraciones internacionales, porque el derecho de gentes no reconoce tal excepción: creo, por el contrario con Wheaton, que aceptar siquiera la posibilidad de tal excepción para buques mercantes «sería peligroso para la sociedad, expondría al Gobierno á la degradación y á las leyes á continuas infracciones.»

Para librarme ya de la mortificante tarea de hablar más de este punto, y para acabar más de apoyar mi disentimiento, quiero suponer que los motivos de la sentencia fueran inatacables: que ninguna objeción pudiera hacerse en el terreno constitucional ó internacional: ¿apoyan esos motivos la decisión de la competencia en favor de los tribunales federales?

De los fundamentos de la sentencia, solo puede deducirse que el Congreso tiene facultad para dictar las leyes de navegación del Grijalva, y más si se quiere, que es conveniente que así lo haga; para que cuando esas leyes tengan que aplicarse á buques extranjeros, no se puedan afectar nuestras relaciones exteriores. Pero esto no basta para declarar competente á un tribunal, sino que se necesita citar la ley que lo invista de la jurisdicción indispensable para conocer de un negocio dado. Y la sentencia no cita esa ley, y lo que es más, no se puede citar, porque no existe, porque no puede existir, si se ha de respetar la soberanía de los Estados.

Pero quiero aún conceder más: que exista esa ley que haga de la competencia federal la colisión de buques en ríos, cuando se trata de buques extranjeros, para impedir así que puedan afectarse nuestras relaciones exteriores: quiero aún conceder que el derecho internacional disponga que los delitos cometidos á bordo de buques que naveguen en ríos, están exentos de la jurisdicción local: como en el caso que nos ocupa no se trata sino de *dos vapores nacionales*, todas esas consideraciones internacionales les son del todo extrañas, no sirviendo por consiguiente los fundamentos de la sentencia para resolver que los jueces federales conozcan de la colisión de los *vapores nacionales* «Fénix» y «Frontera.»

Tal vez, de seguro, la mayoría de la Sala es quien ha acertado en su resolución, y yo soy el que se equivoca en sus apreciaciones. El respeto que profeso á los ministros de este Tribunal por su ilustración, y el sentimiento de mi insuficiencia no podían, sin embargo, ser parte á hacerme permanecer en silencio después de votar contra la sentencia en negocio tan grave: solo por cumplir con un penosísimo deber, he podido resolverme á manifestar las principales razones de mi disentimiento con el fallo de la Sala.

XI

Al impugnar todos y cada uno de los fundamentos de la jurisdicción federal, he apoyado indirecta pero eficazmente la competencia del juez local de Tabasco, para conocer de las cuestiones suscitadas á consecuencia de la colisión de los vapores «Fénix» y «Frontera.» Siendo la jurisdicción federal DELEGADA, y la local INHERENTE; no existiendo aquella sino en los casos en que la Constitución *expresamente* la concede, y

ejerciéndose esta en todos los otros que quedan reservados á los Estados, tan ocioso es disputar sobre si aquella es privilegiada, como necesario reconocer que ésta es la competente, siempre que no haya *texto expreso* constitucional que otra cosa disponga. No son estas teorías mías, las enseña el ilustre Hamilton en estas palabras: «Los principios... nos enseñan que los Estados retienen todos los preexistentes poderes que no hayan exclusivamente delegado al Gobierno federal. Aunque estos principios no se apliquen con igual fuerza al poder judicial como al legislativo, yo me inclino á creer que iguales razones obran con respecto á ambos. Y bajo esta impresión yo estableceré como una regla que los Tribunales de los Estados deben retener la jurisdicción que hoy tienen, á menos que aparezca que haya sido delegada á los federales.»¹ Además de la muy respetable opinión de ese publicista, yo me fundo en el precepto general del artículo 117 de la Constitución, para creer que esa regla es un principio inatacable entre nosotros.

Esto supuesto, y no cabiendo el caso que nos ocupa dentro de ninguno de los textos constitucionales que se han invocado, es lógica y necesaria consecuencia que él es de la competencia del juez local. Si las premisas que yo creo dejar demostradas se aceptan, no se puede desconocer esa conclusión general á que he pretendido llegar. Si ni los precedentes establecidos en la jurisprudencia americana, pueden alegarse para hacer *caso federal* entre nosotros la colisión de *dos vapores nacionales* en un río, porque nuestra Constitución no se presta á las interpretaciones que se han dado á la del país vecino; si no es posible extender la jurisdicción marítima hasta los ríos, porque nuestra legislación, de acuerdo con las respetables extranjeras que he citado, la limita al punto adonde llega la *agua salada*; si el derecho internacional no restringe la soberanía de las naciones en los ríos, sino que deja éstos bajo el imperio de la ley local; si nuestras leyes nunca han hecho de los abordajes no marítimos casos de almirantazgo, ni asuntos del conocimiento de los tribunales de marina; si falta la ley que eso declare, y en declarándolo, se rebelaría contra el Código fundamental, haciendo también una profunda revolución en nuestra jurisprudencia; si todas esas y más razones existen para que los tribunales federales no conozcan de esos abordajes, clarísimo es que el presente es de la competencia local.

He llegado ya al término de mi tarea, creyendo dejar satisfecho mi deber. Si tanto me he extendido, ha sido porque he considerado de muy graves trascendencias las cuestiones que me han ocupado, porque he creído que en ese asunto se interesa no solo la soberanía local de Tabasco, sino la nacional de la República, no solo el cumplimiento de la Constitución, sino las tradiciones de nuestra jurisprudencia. Si hoy se acepta que la colisión de buques en un río que se comunica con la mar, sea un asunto federal, mañana se querrá que el transporte de mercancías por un lago interior lo sea igualmente, y después todos los negocios sobre navegación interior, aun cuando tengan lugar en los canales que entran á esta capital, dejarán de juzgarse por los jueces locales. Esto ataca la soberanía de los Estados. Si hoy se consiente en que el derecho internacional tenga que aplicarse en los ríos á los buques mercantes, porque éstos pueden ser extranjeros, mañana se pretenderá que los extranjeros mismos no estén sujetos á las leyes locales: si hoy se da fuero federal á aquellos buques, para que no se perturben nuestras relaciones exteriores, no faltará quien lo pida para toda cuestión judicial en que un extranjero figure. Esto lastima la soberanía nacional. Si hoy se declara *caso de derecho marítimo* un negocio civil, un cuasi-delito,

¹ "The principles teach us that States will retain all pre-existing authorities, which may not be exclusively delegated to the federal head. Though these principles may not apply with the same force to the judiciary as to the legislative power, yet I am inclined to think that there are in the main, just wit respect to the former as well as the latter. And under this impression I shall lay it down "as a rule" that the State courts will retain the jurisdiction they now have, unless it appears to be taken away." The "Federalist," número 62.

un crimen si se quiere, cometido en un río, no escasearán en lo de adelante razones, invocando la autoridad de una ejecutoria, para que á esta Corte se traigan todos los asuntos que hoy nuestra jurisprudencia califica de mercantiles, todos los delitos que se cometen en las *vías generales de comunicación* y en los sitios de *propiedad federal*. Y esto sería subvertir nuestras instituciones, desconocer los precedentes de nuestra legislación constitucional y común, extender la jurisdicción federal á perjuicio de la soberanía de los Estados, hasta un punto á que el mismo dictador Santa-Anna no llegó, restringiendo la competencia ordinaria en una administración central. Estas son mis convicciones más profundas formadas en el estudio que he procurado hacer de este negocio.

Debo repetirlo para concluir: de seguro que la Sala ha acertado en la resolución que ha dado, y yo soy quien se equivoca en sus apreciaciones; pero mientras mi conciencia no se emancipe de los errores en que ahora esté, y he agotado en el estudio los medios de conseguirlo, mi deber me obliga á exponer mis opiniones, y, supuesto el acuerdo de que se publiquen los documentos relativos á este negocio, á escribirlas, á darlas á la prensa, para que el Tribunal que juzga á esta Suprema Corte, la opinión, haga la calificación que ellas puedan merecer.

La Sala pronunció estos fallos:

México, Agosto 26 de 1880.—Vista la competencia iniciada por el Juez de Distrito del Estado de Campeche, en sustitución del de Tabasco, al Juez de primera instancia del Partido del Centro de este Estado, para conocer de la averiguación criminal á que dió origen la colisión ó abordaje que en la madrugada del día 24 de Julio del año próximo pasado tuvo lugar entre los vapores nacionales «Fénix» y «Frontera» en las aguas del río Grijalva. Considerando: que los capitanes de los expresados vapores, y aun acaso las mismas tripulaciones, tienen que ser juzgados con arreglo á las disposiciones sobre navegación, para resolver en vista de ellas si por su falta de cumplimiento ú observancia resultó el siniestro que ha motivado esta competencia: que las reglas sobre navegación en los mares territoriales y en los ríos navegables comunicados con ellos, son por su propia naturaleza de tal carácter, que solamente por la Federación pueden dictarse y solo pueden ser aplicadas por los tribunales del mismo orden, porque ellas no solo afectan los intereses de diversos Estados, sino que aun pueden afectar las relaciones exteriores; pues sea por los principios generales de derecho internacional ó por tratados, pueden tener aplicación tales reglas á buques extranjeros, siendo en consecuencia necesario que sean generales y se apliquen uniformemente. Por estas consideraciones y conforme á las fracciones I y II del artículo 97 de la Constitución general, se declara: Que la justicia federal, representada en el caso por el Juez de Distrito de Tabasco, es la competente para seguir conociendo del choque ocurrido en el río Grijalva entre los vapores «Fénix» y «Frontera» la madrugada del 24 de Julio del año próximo pasado.

Remítanse las actuaciones á dicho Juez con copia certificada de esta sentencia, para los efectos legales, é igual copia al de Distrito de Campeche y al de primera instancia de Tabasco, para su conocimiento.

Así por mayoría de votos lo decretaron los ciudadanos Presidente y Ministros que formaron la primera Sala de la Corte Suprema de Justicia de los Estados Unidos Mexicanos, y firmaron.—*I. L. Vallarta.—Manuel Alas.—Eleuterio Avila.—José Manuel Saldaña.—Pascual Ortiz.*

México, Agosto 26 de 1880.—Vistos los autos que en grado de súplica han sido elevados á esta Corte Suprema y que fueron promovidos por la casa Romano hermanos, del comercio de San Juan Bautista, Estado de Tabasco, contra la casa Bulnes hermanos, sobre reclamación de los daños y perjuicios ocasionados por el choque habido en las aguas del río Grijalva, entre los vapores «Fénix» y «Frontera» la madrugada del 24 de Julio del año próximo pasado. Considerando: que la decisión de este negocio está íntimamente enlazada con la del de responsabilidad criminal, que por la misma causa se ha comenzado á instruir, hasta el punto de poderse estimar la cuestión promovida por la casa Romano hermanos como incidente de la otra; que siguiéndose los dos juicios separadamente por diversos jueces, pudiera ser que la sentencia pronunciada en el criminal fuese contradictoria en el civil, además de los otros inconvenientes que resultarán de la división de la contienda de la causa. Que declarado como está por ejecutoria de esta Sala, fecha de hoy, la competencia del Juzgado de Distrito de Tabasco para conocer del siniestro que ha motivado la demanda de la casa reclamante, el mismo Juzgado debe conocer no solamente de la responsabilidad criminal, sino de todos sus incidentes. De conformidad con las fracciones I y II del artículo 97 de la Constitución federal, se falla: que es de confirmarse y se confirma la sentencia del Tribunal de Circuito de Yucatán, que declaró que el Juez de Distrito de Tabasco es el competente para seguir conociendo de la reclamación á que los presentes autos se contraen.

Devuélvase las actuaciones al tribunal de su competencia, con copia certificada de esta sentencia, para los efectos legales.

Así por mayoría de votos lo decretaron los ciudadanos Presidente y Ministros que forman la 1.^a Sala de la Corte Suprema de Justicia de los Estados Unidos Mexicanos, y firmaron.—*I. L. Vallarta.—Manuel Alas.—Eleuterio Avila.—José Manuel Saldaña.—Pascual Ortiz.*

NOTA.—Los documentos relativos á estos negocios se publicaron en el «Diario Oficial», en los números 226 á 236 correspondientes á los días 20 de Septiembre á 1.^o de Octubre de 1880.