

LECCION SEGUNDA.

DE LOS PUERTOS, RADAS, BAHÍAS, RIOS Y MARES TERRITORIALES DE UNA NACION.

- I.—Confírmase la regla de la libertad de los mares, con las escepciones de ella.
- II.—Distincion entre el *dominio* y el *imperio*.
- III.—Ni la razon fisica ni la moral que impiden el dominio de los mares, tienen aplicacion en los puertos, radas y bahías.
- IV.—Por tanto, las naciones independientes tienen en ellos propiedad é imperio.
- V.—Circunspeccion con que deben ejercerse.
- VI.—Limitaciones del derecho de un buque de guerra ó una escuadra para entrar en los puertos.
- VII.—Derecho de la autoridad local en este respecto.
- VIII.—Arribada forzosa.
- IX.—Estension del señorío de una nacion sobre las radas &c.
- X.—Doctrina sobre los Estrechos.
- XI.—Limitaciones de ella.
- XII. } Mares interiores.
- XIII. }
- XIV.—Derecho de sobrevigilancia.
- XV.—Línea de respeto para marcar el mar territorial.
- XVI.—Designacion de estos límites.
- XVII.—Confírmase la doctrina por el derecho convencional.
- XVIII.—Resúmen de ella.

I. Vimos en la precedente leccion, qual es la naturaleza é índole de la imposibilidad que ecsiste para que los mares en general quepan en la propiedad particular ó en el imperio de una nacion; y ahora vamos á ver, que las causas que producen semejante imposibilidad, no ecsisten en todos los puntos del mar indistintamente, puesto que hay eiertas partes suyas prócsimas á la tierra, y que hasta cierto punto participan de la condicion de esta, en las cuales esas causas mas ó ménos dejan de ecsistir, y en donde por consiguiente pueden tener lugar aquellos dere-

chos, en todo ó en parte. Bajo este respecto, léjos de hallar escepciones á los principios constitutivos de la libertad y comunidad de los mares, hállase por el contrario la mas plena confirmacion de ellos. Y nada mas natural: cesando la causa, cesa el efecto. Con solo probar cuales son las partes marítimas que pueden someterse á la propiedad ó jurisdiccion de un Estado, lógicamente se deduce la libertad y comunidad de los mares en general.

II. Cuidemos otra vez, de no confundir la propiedad ó dominio con el imperio ó derecho de mando y jurisdiccion; porque no es lo mismo un derecho que otro: y segun la situacion del mar de que se trata, así es el derecho que se ejerce. Para mejor comprenderlo, debemos hacer esta division:—1.º los puertos y las radas: 2.º los golfos y las bahías: 3.º los estrechos y los mares enclavados; y 4.º la porcion de mar prócsima á las costas. Razonemos, tomando en cuenta esta division.

III. Afírmase que los puertos y las radas no son susceptibles de poseerse, seria avanzar una falsa tésis, pues la nacion que es dueña de las costas que forman tales puertos ó radas, tiénelos incontrovertiblemente en su poder. En manos de esa nacion está dictar medidas para alejar cualquiera influencia estraña, y puede ejercer y ejerce de hecho aquel poder físico que constituye la posesion. Nada hay que se oponga á esta en la naturaleza de la cosa, y por lo mismo no ecsiste el obstáculo físico ó material que impida el derecho de propiedad. Tampoco ecsiste el obstáculo moral; porque en efecto la propiedad de un pueblo sobre los puertos y radas de su territorio, no impide á las demas naciones navegar libremente, comunicarse entre sí ni aprovecharse de los beneficios del mar. La nacion que usase de ese derecho de propiedad prohibiendo el arribo de buques á sus puertos, por cierto que se escomulgaria á sí misma; pero con eso no impediria en manera alguna la comunicacion recíproca de los demas. No cabe en el ejercicio de ese derecho otra escepcion, que la que resultase de alguna imperiosa necesidad que obligue á los buques de las otras naciones á refugiarse en un puerto ó rada, á pesar de las prohibiciones precsistentes.

IV. De esa suerte (es necesario reconocerlo con el derecho de gentes universal) ni el principio material, ni el principio moral se oponen á que los puertos y radas se hallen plenamente en la propiedad de una nacion, dueña de las costas que dan forma á tales puertos ó radas, bien entendido que la palabra *propiedad* debe tener aquí su significacion mas estensa. Ese derecho es una consecuencia de la situacion de los lugares, y de la soberanía territorial en que se coloquen los puertos y radas como una dependencia; tanto, que respecto de tales puertos y radas hay reunidos á un mismo tiempo el derecho de propiedad y el derecho de imperio. Aun suponiendo que un Estado no quisiese ó no pudiese hacer uso de un puerto ó rada de su territorio, otro Estado no podria apoderarse de tal puerto ó rada, alegando el derecho de primer ocupante, porque la ocupacion no es ciertamente un modo de adquirir dominio, sino de las cosas que no pertenecen á ninguno. Por tanto la nacion, dueña de un puerto ó rada, puede á su entero arbitrio declararlos cerrados, abiertos ó francos, estableciendo leyes fiscales, concediendo escenciones y ejerciendo todos estos derechos en la estension que mejor le plazca, siendo á su beneficio ó perjuicio particular el efecto que de tales medidas resulten.

V. Merece sí observarse, que regularmente esas prohibiciones ó permisos deben tener un carácter general y comun para todas las naciones. No hay duda que el Estado á que pertenece la soberanía es muy libre para ordenar y establecer otra cosa; pero escluir caprichosamente y sin particulares razones á los buques mercantes de esta ú otra nacion, de las franquicias concedidas á las demas, ó imponerle condiciones mas onerosas, tal vez da ocasion á legítimas quejas, esponiéndose por lo ménos á medidas de retorsion. En esta materia, las naciones sabrán pesar mejor sus intereses consultando una sana y equitativa política. Por manera, que la regla de derecho internacional en este punto es, que los puertos abiertos al comercio extranjero, lo están para los buques mercantes de todas las potencias con las cuales no ecsista hostilidad ó diferencia; y no se puede

prohibir á un buque de nacion amiga despachado en regla, la entrada en nuestros puertos, sin hacer una ofensa notoria á dicha nacion.

VI. Lo que decimos de los buques mercantes debe aplicarse tambien á los buques de guerra, salvo siempre lo que está espresamente estipulado en los tratados con naciones amigas (1) sobre este particular, ecsiste un tratado antiguo entre Francia y Dinamarca, el tratado de 14 de febrero de 1663, renovado en 10 de julio de 1813, cuyo artículo 30 suele ser mirado como la regla fundamental en estos casos, ú otros idénticos, en que no habiendo testo espreso se acude al derecho consuetudinario. Dicho artículo establece lo que sigue:—“Los buques de guerra de uno de los dos reyes tendrán libertad de entrar en las abras, puertos y radas del otro, permaneciendo anclados todo el tiempo que les pareciere bien y sin estar sujetos á visita; bien entendido que no se demorarán allí mas tiempo del necesario, sin dar lugar á que su demora cause sospechas á las autoridades locales, á quienes los capitanes de buque deberán manifestar en todo caso la causa de su arribo y permanencia.”—Ese principio está estipulado por México con las diversas potencias con quienes ha celebrado tratados, señaladamente en el artículo 2.º del celebrado con la Gran-Bretaña y publicado como ley nacional el 25 de Octubre de 1827. (2) Y la costumbre internacional, como se ha dicho, es la que se funda en ese principio.

VII. Y si tal principio no se guardase por parte de la autoridad local porque faltase estipulacion espresa en los tratados, el gefe ó comandante de una escuadra deberia protestar en forma por no admitirsele en puerto amigo. Sin embargo, hay circunstancias en que puede rehusarse justamente la entrada en un puerto á una escuadra numerosa, porque la prudencia aconseja algunas veces obrar de esta suerte. Pero en todo caso un Estado tiene el clarísimo derecho de oponerse á la estacion per-

(1) Wheaton, Elements of Internat. Law, Part. 1^{ra}, cap. II, § X.

(2) Véase en la primera Coleccion de Galvan, tom. IV, pág. 87 y sig.

manente en sus puertos de una numerosa escuadra estrangera, porque hasta cierto punto seria eso una especie de amago incesante á la independenciam de un pais. En el año de 1821 permaneci6 detenida en frente del puerto de la Habana una escuadra francesa, porque á las autoridades de la plaza pareci6 inconveniente recibir cerca de ella aquella fuerza imponente. Las dificultades suscitadas se allanaron con las esplicaciones satisfactorias que di6 el almirante Jurien, y la escuadra ancl6 sin contratiempo en dicho puerto.

VIII. Por via de escepcion al ejercicio del pleno derecho de propiedad que un Estado tiene sobre sus puertos y radas, hemos hablado del caso de necesidad en que pudiera hallarse un buque estrangero de entrar en un puerto, apesar de las prohibiciones ecsistentes. En efecto, suelen presentarse casos, en que el ejercicio de ese derecho llevado hasta una indebida ecsageracion, puede llegar á ser contrario al esencial destino de los mares y á la seguridad de las comunicaciones de pueblo á pueblo. Una arribada forzosa á un puerto por causa de temporal, avería ú otra desgracia marítima se funda en una fuerza mayor, en una imperiosa necesidad; y la nacion que rehusase abrigo en sus puertos á un buque en desgracia, merecia por cierto el dictado de bárbara. Así es que la costumbre y los tratados reconocen ese derecho, fundado en la necesidad, para entrar hasta en puertos cerrados á buques estrangeros. No es decir que en ello alguna vez no pudiera haber abuso; pero toca con derecho á la autoridad nacional el cuidado discreto de evitar semejante abuso. Supuesto ese derecho, el reciente código de comercio de México al establecer la forma de calificar los motivos porque puede hacerse la arriba, y fijar los casos en que resulta alguna responsabilidad de verificarla, á la vez que previene no se haga descarga ni venta de los efectos averiados sino por necesidad y con autorizacion del tribunal de comercio de puerto, establece que si este es estrangero se recabe la misma autorizacion del c6nsul mexicano que en él haya.

IX. En la misma categoria de los puertos y de las radas de-

bemos colocar á los golfos, las bahías y todas las abras á que dan formas las costas del territorio de un mismo Estado, no escediendo en su anchura de dos tiros de cañon, pudiendo dominarse en su entrada por la artillería, y defenderse por islas, cayos, bancos ó arrecifes. En todos estos casos, es cierto efectivamente que esos golfos, abras y bahías hallanse en el dominio del Estado, á que pertenece el territorio. Ese Estado tiene inconcusamente la posesion, y por tanto se pueden y deben aplicar al caso las razones que se alegan respecto de los puertos y de las radas.

X. "Los Estrechos, dice Rayneval, son unos pasos para comunicar los mares unos con otros. Si el uso de los mares es libre, debe serlo tambien la comunicacion, porque de otro modo la libertad de estos mares seria una quimera." (3)—Para atribuir la propiedad de un Estrecho á la nacion dueña de las costas que le forman, no bastaria decir aquí que realmente y de *facto* se encuentra en poder de esta nacion, que tiene los medios de dominarlo con su artillería ú otra fuerza, y que se halla en posesion. Ciertamente que el obstáculo material que impide la propiedad de una nacion, no ecsistiria en el caso; pero el obstáculo moral, la facultad esencial é inviolable que los pueblos tienen para comunicarse entre sí, apareceria allí de bulto y descollando. Si v. g. el Estrecho de Gibraltar fuese tan angosto que apénas diese entrada á un solo buque, no por eso seria ménos libre, puesto que el Mediterráneo, aunque sea un mar particular, es tan libre como la inmensidad del Oceano.

XI. Digno es de observarse sin embargo que si bien el derecho de propiedad y el soberano imperio no pueden ecsistir en los Estrechos, por mas angostos que se les suponga, puede el derecho internacional reconocer y aceptar ciertos derechos ménos estensos. Cuando v. g. un Estrecho es de tal conformacion, que no puede cruzarse sin que los buques se vean en el caso de pasar á tiro de cañon de las costas ó bajo de la artille-

(3) Institut. du Droit Naturel et des Gens, liv. II, cap. IX.