

ría de las fortalezas en ellas situadas, no se podría en justicia negar al soberano de estas costas el derecho de vigilarlas por su propia seguridad, de cuidar de la navegacion, y de establecer algunos impuestos para fanales, valizas, prácticos &c. Todo esto suele estipularse en los tratados de navegacion y comercio para mayor claridad, y evitar dudas y diferencias que no dejan de suscitarse con cualquier pretesto; mayormente cuando se trata una cuestion entre potencias fuertes y otras que lo son ménos.

XII. En cuanto á los mares particulares é interiores, si dichos mares están totalmente enclavados dentro del territorio de una nacion, es fuera de duda que son parte integrante suya; y ya no se les reputa necesarios para formar el lazo de comunicacion entre diversos pueblos, puesto que solo podrán servir para las usuales relaciones entre los habitantes de una misma nacion. Por tanto, no ecsiste ni una sola causa de las que pudieran servir de obstáculo á la propiedad é imperio de los mares. Luego en este caso, tales mares interiores están en el dominio de la nacion que los posee.

XIII. Mas lo dicho no procede, desde que son diversos los Estados que poseen las costas de aquellos mares; puesto que ninguno de ellos podría llamarse propietario y esclusivo soberano de tales mares. El golfo de México es un vasto mar interior; pero si pudiese llamarse enclavado teniendo como tiene una inmensa parte de sus costas perteneciente á la nacion mexicana, esta no seria sin embargo su propietario, porque parte de las costas pertenece tambien á los Estados-Unidos. Hubo un tiempo en que la república de Venecia pretendió el dominio esclusivo del mar Adriático, y es muy conocida en la historia la célebre ceremonia en que el *Dux* arrojaba su anillo al mar desde el navío *Bucéntauro*, usando de la fórmula sacramental "*Desponsamus te mare insigno veri et perpetui dominii*". Pero este pretendido dominio solo ha dado márgen á algunas disputas de escuela, y el Austria, dueña hoy de Venecia, jamas ha hecho valer para nada la ceremonia del *Bucéntauro*. Varias convencio-

nes diplomáticas han arreglado, para evitar diferencias, el paso por el Bósforo, los Dardanelos y otros mares y Estrechos de mayor ó menor importancia. Sobre tan curiosa é interesante materia se puede consultar á casi todos los publicistas.

XIV. La seguridad de un Estado y la imprescindible obligacion que tiene de cuidar de su propia defensa, le dan derecho de arreglar á su arbitrio la entrada de los extranjeros en su propio territorio. Este es un principio generalmente reconocido. Ahora bien; las fronteras marítimas naturalmente son mas susceptibles que las terrestres, de un ataque imprevisto y de una invasion inesperada: ademas, el contrabando y el comercio clandestino pueden organizarse fácilmente en ellas, sirviendo de base al que se haga en el interior del pais. Estas razones bastan por sí solas á fundar el derecho de una nacion para estender su vigilancia activa, no solo sobre los buques que entran en sus puertos, sino tambien sobre los que se acercan á cualquier punto de las costas.

XV. Los naturales límites marítimos de un Estado son las orillas del mar que bañan sus costas, y no mas; pero hay otra línea imaginaria, llamada por el publicista Pinheiro-Ferreira *línea de respeto* (4), que la costumbre generalmente recibida y los tratados han reconocido á cada Estado litoral, para hacer mas eficaz la proteccion de sus costas, permitiéndole trazar esa línea á una distancia conveniente en el interior del mar.—“Dentro de esta línea imaginaria, dice el citado Pinheiro-Ferreira, un extranjero, aun sin ecsistir fuerza ninguna que á ello le compela, debe manejarse como si se hallase dentro del territorio del pais, y no pretender nada de lo que el gobierno de este pais tendria derecho de impedir, como un ataque á la propiedad ó seguridad de la nacion.” (5)—El espacio comprendido entre las cos-

(4) Véase la nota 22 de Pinheiro-Ferreira al primer tomo de la obra de Martens ya citada, en la cual aquel publicista fija estensamente su doctrina en este respecto.

(5) Pinheiro-Ferreira. *Loco citato*.

tas y esta línea imaginaria, es lo que se llama *mar territorial*; y los derechos que sobre él, bien así como sobre los rios, lagos, golfos, puertos, estrechos y bahías, disfruta una nacion, son los conocidos con el nombre colectivo de *jus littoris*, y se reducen: 1.º al derecho esclusivo de la pesca y á la percepcion de los productos naturales que el mar arroja á la orilla (*ejecta*): 2.º al derecho esclusivo de la navegacion de cabotage, salvo siempre lo estipulado en los tratados: 3.º al de establecer derechos de importacion, esportacion ó tránsito, peages, depósitos, portazgos &c., bien así como impuestos para fanales, balizas, fortificaciones, guarda-costas y demas relativo á la seguridad de la navegacion; y 4.º á la de ejercer sobre estas partes de los mares la policia, gobierno y sobre-vigilancia que se llama *jurisdiccion litoral*. (6)

XVI. Aun no se ha fijado universalmente cual sea la estension del mar territorial; y los autores que han escrito sobre el derecho internacional no están de acuerdo en este punto. Sin embargo la mayor parte de ellos, principalmente entre los modernos, señalan por límites del mar territorial el mayor alcance de un tiro de cañon situado en la costa. En esto convienen con Grocio y Bynkershoek (7), que llaman mar perteneciente á una nacion todo el que puede defenderse desde las costas. Algunos autores, entre ellos Valin, el ilustrado comentar de la Ordenanza francesa de marina, han propuesto que el límite del mar territorial sea hasta donde se halle fondo con la sonda; pero esta designacion tiene graves inconvenientes, puesto que en las costas cantilosas casi no se halla fondo al mar sino en la misma orilla, mientras que en los mares bajos, como v. g. el de la costa N. de Yucatan, la sonda se estiende á muchas leguas hácia fuera. En el primer caso no habria mar territorial, en tanto que en el segundo resultaria mayor del que se

(6) Martens, *Precis du Droit des Gens*, liv. III, cap. IV, § 153.

(7) Grocio, *De jure belli et pacis*, lib. II, cap. III.—Bynkershoek, *De dominio maris*, cap. II.

puadiese defender; ademas del inconveniente de sujetar ese límite á una insegura operacion de sondalesa. Tanto se ha discurredo sobre la materia, que lo mas razonable seria fijarla siempre en los tratados con las naciones extranjeras, á fin de apelar en caso de duda á una determinacion del derecho positivo. Pero en todo evento si esa determinacion no ecsiste, la regla en el particular, segun Wheaton (8), es la siguiente: *Terrae dominium finitur ubi finitur armorum vis*; y esta fuerza, despues de la invencion de las armas de fuego, se calcula poco mas ó menos en una legua marítima de distancia.

XVII. Y en confirmacion de que esta es la regla que se observa, entre las naciones mas adelantadas, acerca de los límites del mar territorial, vemos que por el tratado de 11 de Enero de 1787 concluido entre Francia y Rusia por el conde de Segur, artículo 28, hay establecido lo siguiente:—“Las altas partes contratantes se empeñan recíprocamente, en caso que alguna de ellas se halle en guerra con cualquiera potencia, á no atacar jamas los buques de sus enemigos sino fuera *de tiro de cañon* de las costas de su aliado.” (9)—El artículo 25 del tratado de 1794 entre los Estados-Unidos y la Gran-Bretaña establece lo siguiente:—“Ninguna de las dichas partes contratantes permitirá que *á tiro de cañon* de sus costas, ni en las bahías, puertos ó rios de su territorio, los buques y mercancías pertenecientes á los ciudadanos y súbditos de la otra parte sean capturados por los buques de guerra ó corsarios de ningun príncipe, república ó Estado cualquiera.” (10)

XVIII. Ahora, la cuestion altamente importante de las reglas á que deben sujetarse las partes beligerantes en los mares territoriales de una potencia neutral, la trataremos de propósito en otra leccion. Baste ahora establecer como regla mas

(8) Wheaton, *Elements of Internat. Law*, Part. II, cap. IV, § VII.

(9) D'Hauterive, *Coleccion des Traités de Navegation*. Tom. III, Part. I.

(10) Citado por Wheaton, *Elements of Internat. Law*, Part. III, cap. III, § IX.

cierta para marcar el mar territorial de un Estado, la distancia de una legua de las costas, que es hasta donde puede alcanzar el mas fuerte tiro de cañon. *Terrae dominium finitur ubi finitur armorum vis.* La ley española (11), que es la nuestra nacional, para evitar dificultades en las cuestiones de presas marítimas, establece como regla la siguiente:—"La inmunidad de las costas de todos mis dominios no ha de ser marcada como hasta aquí por el dudoso é incierto alcance del cañon, sino por la distancia de dos millas de novecientas cincuenta toesas cada una."—Pero esta que es tan precisa, no es la regla uniforme de todas las naciones, así como no las hay en puntos importantísimos que aún están por resolverse.

(11) Ley 5ª, tít. 8º, lib. 6º, Nov. Recop.

LECCION TERCERA.

DE LOS BUQUES MERCANTES.

- I.—Necesidad de leyes y reglas en este punto.
- II.—Opinion de Pinheiro-Ferreira.
- III. } Refútase esa opinion.
- IV. }
- V.—Derecho de un Estado para establecer esas reglas.
- VI.—Circunstancias que deben señalar la nacionalidad de un buque.
- VII.—Esecuciones á la propia marina de cada Estado.
- VIII.—Eexamínase el artículo 6º del tratado entre México y la Gran-Bretaña.
- IX.—Medios para proteger la marina mercante.
- X.—Actas de navegacion.
- XI.—Sus disposiciones respecto del *origen* de un buque.
- XII.—En cuanto á la *propiedad* de él.
- XIII.—En cuanto al *capitan, oficiales y tripulacion.*
- XIV.—Medios de probar la nacionalidad de un buque.
- XV.—Papeles del buque.
- XVI.—Su conveniencia.
- XVII.—Tratados de navegacion y comercio que México ha celebrado con varias potencias.

I. Supuesto que es libre el uso de los mares, y que todos los pueblos tienen igual derecho á aprovecharse de las ventajas de la navegacion, resulta de allí ser de todo punto indispensable que este uso y este aprovechamiento estén debidamente arreglados por leyes y principios consentidos, ya que no espresamente en los tratados y convenciones de nacion á nacion, á lo ménos por loables costumbres y leyes particulares. De lo contrario, resultarían colisiones á cada paso; y en el interes recíproco de todas las potencias está el evitarlas. Por tanto, no es permitido á ningun buque entregarse arbitrariamente á la navegacion, si no es que ántes se haya colocado bajo la salvaguar-