

duzca el primero á nuestros puertos; pero no para la importacion de los artefactos ó productos de otros países que traiga á los puertos de México, lo que sin duda alguna dejó espedita á la nacion mexicana para imponer sobre estos un recargo de derechos cuando viniesen bajo la bandera británica, y disminuirlos si se introdujesen bajo el pabellon de la república. Así se ha hecho recientemente, estableciendo por derechos diferenciales un aumento de cincuenta por ciento de los de importacion á los efectos conducidos en buques extranjeros, cuando no son producidos en los países á que estos correspondan, y ademas la duplicacion del derecho de toneladas en el propio caso. (4) Hé aquí la mas eficaz y directa proteccion que puede concederse á la construccion y marina nacionales; pues que lo dispositivo del artículo 5.º del tratado con Dinamarca, que ha servido de un fuerte Aquiles para contrariar las naturalísimas tendencias de un gobierno inteligente y previsor en favor de la construccion naval del país, fácilmente podria reducirse á su verdadero é intrínseco valor. Como quiera, la navegacion de cabotaje, que es uno de los privilegios mas justos de que debe disfrutar la marina nacional mercante, jamas ni bajo ningun pretesto debiera sacrificarse.

IX. Y aun suponiendo que por las dificultades de aquel arreglo, ó inconvenientes que de él podrian resultar, no fuese posible por lo pronto devolver á la construccion naval de nuestro país el justísimo privilegio que de derecho le corresponde, todavía seria preciso arbitrar un medio cualquiera que condujese á este resultado, y al cual ninguna nacion extranjera, so pretesto de interpretacion de los tratados, tendria derecho de oponerse. Ese medio racional, justo y prudente, no parece difícil hallarlo desde luego, si nos empeñamos en buscarlo. Y daremos con él, limitándonos tan solo á restablecer en todo su vigor, salvas las modificaciones que circunstancias de tiempo y lugar demanden, el real decreto de 13 de marzo de 1790, que es la ley 7.ª, tít.

(4) Acta de navegacion de 30 de enero de 1854.

8.º, lib. 9.º de la Nov. Recop., que reglamenta ciertas *primas* concedidas á los buques de construccion nacional; y para facilitar ésta, declara libre de derechos las maderas extranjeras que en ellas se emplean, y tambien el cáñamo, velámen y otros efectos análogos. A lo ménos, sobre este principio vale bien la pena de ecsaminarse la cuestion, porque de fomentarse la construccion naval con primas seguras ú otros medios, no solo resultarían las ventajas que de ese fomento se esperan, sino que la nacion reportaria otras muchas en varios de los ramos de la riqueza pública.

X. En los países mas adelantados, que cuidan con bastante escrupulosidad del fomento de su marina y comercio, las disposiciones fundamentales sobre la nacionalidad de los buques mercantes y las prerogativas que ese carácter les otorga, se hallan consignadas en una ley general, y constituyen lo que se llama "Acta de Navegacion." (5) Tambien algunos códigos de comercio marítimo, contienen de ordinario ciertos artículos relativos á las condiciones de la nacionalidad, y sobre todo á los títulos y documentos necesarios para probarla. En cuanto á los pormenores, hay mucha variedad, y regularmente se especifican en los aranceles generales y reglamentos de aduanas de cada país, los cuales se hace preciso consultar cada vez que se ofrecen los casos ocurrentes. Entre las "Actas de navegacion" mas notables, se cuenta en primer lugar la muy famosa de Inglaterra, decretada por el Largo Parlamento en 1651, dos años ántes de la elevacion de Cromwell al protectorado, y confirmada por el rey Carlos II en 1660. En seguida la de Francia, decretada por la Convencion nacional en 21 de septiembre de 1793; y por último, la de los Estados-Unidos dada en 24 de marzo de 1817 al comenzar la administracion del Presidente Monroe.

XI. Estos documentos son de la mayor importancia, y para adquirir un conocimiento mas completo de las diversas relacio-

(5) Mac-Culloch, Commercial Dictionary, en los artículos Navigation Acts, Seamen, Maritime Laws, Registry &c.

nes del derecho marítimo, sería muy conveniente estudiarlas y analizarlas, llamando en auxilio á los mejores comentadores. Del escámen de estas actas, códigos, convenciones y leyes particulares, resulta en resúmen que se han decidido los puntos siguientes: En cuanto á la *construcción ú origen de las embarcaciones*, en Inglaterra y Francia para considerar como nacional á un buque, es necesario que haya sido construido en el país ó sus colonias, declarado competentemente buena presa, ó confiscado por contravención á las leyes: no está admitida en ninguna otra causa la adquisición. En España, Portugal, Austria, Suecia y Rusia pueden nacionalizarse los buques extranjeros con ciertas formalidades además de la construcción, presa y confiscación que en todo caso fijan esa nacionalidad. En México, conforme al acta de navegación decretada en 30 de Enero del año corriente de 1854, se consideran como buques mexicanos para los efectos de esta ley, según dispone su artículo 5.º, además de los que lo eran en la actualidad conforme á las disposiciones vigentes, los construidos en el territorio de la república ó apresados al enemigo por sus buques de guerra ó corsarios y declarados buena presa por los tribunales competentes.

XII. En lo concerniente á la *propiedad*, en Inglaterra, Francia, México, España, Portugal, Austria y Rusia se exige pertenencia enteramente á los nacionales y no á los extranjeros; y en Suecia se exige casi lo mismo con poca diferencia. Respecto de estos dos puntos, es decir, del *origen* y propiedad de las naves, la legislación de los Estados-Unidos no deja de ser algo complicada (6), pues toma en cuenta si el buque reúne á un mismo tiempo las dos condiciones de origen y propiedad nacionales, ó si solo tiene una ú otra de estas condiciones. Sobre esta base, coloca las embarcaciones en varias categorías. 1.ª Las que han sido construidas en el país declaradas buena presa ó confiscadas, y que pertenecen á ciudadanos de la Union: 2.ª las que han sido construidas en los Estados-Unidos, pero que en

(6) Mac-Culloch, *loco citato*, art. Registry.

todo ó en parte pertenecen á extranjeros; y 3.ª las que aun perteneciendo á verdaderos americanos no han sido construidas en el país. A cada una de estas clases la legislación americana concede ciertas ventajas y exenciones, mas ó ménos latas, pero siempre protectoras de su construcción, comercio y navegación.

XIII. En lo que concierne al capitán y oficiales, México, Francia, Inglaterra, España, los Estados-Unidos, Portugal, Austria, Hamburgo, Dinamarca, Suecia, Rusia y casi todas las potencias, exigen que sean súbditos ó ciudadanos de la nación; y por lo que toca al equipage ó *tripulación*, los extranjeros no pueden ser admitidos sino en cierta fracción, que varía según los diversos Estados. En Francia é Inglaterra, el equipage debe constar, á lo ménos, de tres cuartas partes de nacionales: en Austria, México, España y Portugal de las dos terceras partes; y así, según las respectivas exigencias. La navegación de cabotaje, es decir, la que se hace de puerto á puerto nacionales, todas las legislaciones generalmente se la conceden á los buques propios con absoluta esclusión de los extranjeros.

XIV. Pero no basta que un buque mercante llene todas las condiciones que exige la ley del país para su nacionalización; es necesario además, que ese buque pueda hacer valer su nacionalidad en cualquier evento y en donde quiera que se le demande la prueba de ella. La bandera es el distintivo visible de la nacionalidad de un buque, y cada potencia tiene designada la suya, bajo cuya protección navegan sus súbditos ó ciudadanos; pero ya se debe concebir á la mas simple reflexión que este signo no es bastante, porque si lo fuera nada habria mas fácil que suplantar la nacionalidad de un buque, principalmente en alta mar. Es necesario, pues, que tenga todos los documentos que se llaman ordinariamente *papeles* del buque, los cuales debe llevar abordo toda embarcación mercante. El número, naturaleza, carácter y fórmula de estos *papeles*, están explícitamente regulados por las leyes particulares de cada país.

XV. Los que por prueba de la nacionalidad del buque ad-

miten generalmente los autores y muchos tratados de navegacion y comercio, son el pasaporte ó *patente* de navegacion, que en México es librada por el Gefe supremo de la república, refrendada por el ministro del ramo y endosada por el capitan del puerto á cuya matrícula el buque pertenece: el *roll* del equipage, ó sea la lista autorizada de todos y cada uno de los individuos embarcados abordo, respectivamente clasificados: el *título de la propiedad* del buque, y la *carta de ciudadanía* ó naturalizacion del capitan. (7) Debe hacerse constar ademas que el equipage ó tripulacion pertenece al pais cuya bandera tremola el buque, en la proporcion que corresponde.

XVI. Es indispensable la esacta observancia de las diversas reglas espuestas para la buena policia de los mares, pues de otra suerte la seguridad de la navegacion comun á todos los pueblos del globo, vendria á ser una quimera imposible. Bajo el punto de vista de derecho internacional universal, desde el cual es desde donde nosotros ecsaminamos las diversas materias que vamos recorriendo, esas formalidades son sin duda de inmenso interes; pero lo son tambien para las embarcaciones en particular, pues que de esa suerte navegan tranquilas bajo la salvaguardia y proteccion de sus respectivas naciones, sin que tales requisitos sean en rigor de mucha molestia y gravámen. Para asegurar esa proteccion las diferentes potencias no se han limitado á las disposiciones de su legislacion interior, sino que la han hecho objeto de sus convenciones internacionales, celebrando tratados especiales de navegacion y comercio, que son mas ó menos explícitos en el particular.

XVII. Aunque sobre un principio que ya comienza á ser oneroso, porque la reciprocidad pactada no puede tener aplicacion práctica, México los tiene celebrados con la Gran-Bretaña, con los Países Bajos ántes de su division; con Hannover,

(7) Por lo respectivo á México, puede verse la circular de 16 de agosto de 1830, en la coleccion de Arrillaga, en donde están minuciosamente explicados estos requisitos.

Dinamarca, Saxonia, Estados-Unidos de América, Chile, Perú (cuyo plazo, como el de Chile, espiró ya), Prusia, ciudades anseáticas de Lubeck, Bremen y Hamburgo, y con Austria, ademas de los que aun se están negociando con Francia, España (con quienes solo hay tratados de paz y amistad), y otros paises, porque nada está de mas para asegurar los intereses de la navegacion, si bien aun sin ecsistir tratados, todas las potencias civilizadas observan con escrupulosidad los principios del derecho universal de gentes. En el año de 1851, el bergantin mexicano *Deseo*, construido en el astillero de la playa de San Roman, puerto de Campeche, llevó por primera vez el pabellon nacional á los mares de Levante, y en el puerto de Trieste encontró cumplida proteccion, sin embargo de pertenecer dicho puerto al Austria, con cuya potencia no teniamos ningun tratado, y que disfruta ademas de la reputacion de nimia y escesivamente rigorista y cautelosa en materia de navegacion. Así, pues, los buques que se presenten navegando sin los requisitos de que ya hemos hablado, pierden todos los derechos á la proteccion de sus respectivos Estados; y esto es lo que se estipula frecuentemente en los tratados de nacion á nacion.

XVII. Aunque sobre un principio que ya comienza á ser oneroso, porque la reciprocidad pactada no puede tener aplicacion práctica, México los tiene celebrados con la Gran-Bretaña, con los Países Bajos ántes de su division; con Hannover,

(7) Por lo respectivo á México, puede verse la circular de 16 de agosto de 1830, en la coleccion de Arrillaga, en donde están minuciosamente explicados estos requisitos.