

LECCION DECIMA-CUARTA Y ULTIMA.

DE LOS BLOQUEOS.

- I.—Definicion del derecho de bloqueo.
- II.—Consecuencias de ella.
- III.—Circunstancias que caracterizan un puerto bloqueado.
- IV.—Notificacion diplomática de un bloqueo.
- V.—No basta para que se considere efectivo el bloqueo.
- VI.—Doctrina inglesa en este respecto.
- VII.—Consecuencias de esta doctrina.
- VIII.—Espíritu liberal de las doctrinas francesas.
- IX.—Principio observado por los Estados-Unidos.
- X.—Penas de la violacion del bloqueo.
- XI.—Términos para la imposicion de esas penas.
- XII.—Diferentes doctrinas sobre esta dilacion.
- XIII.—Resúmen de los principios que rigen en materia de bloqueo.
- XIV.—Consecuencias generales.
- XV.—Resúmen de los principios de la escuela francesa.
- XVI.—Conclusion.

I. Una de las diferencias mas características entre la guerra continental y la guerra marítima, es ciertamente la que resulta del derecho del bloqueo. Aniquilar el comercio del enemigo, si es posible, impedir el acceso á sus puertos y costas á los que pudiesen mantener relaciones útiles con él, y evitar que salga á proporcionárselas, seria en efecto uno de los medios mas eficaces para forzarle á la paz, poniendo término á la guerra. Semejante prohibicion de parte de un beligerante, puede tener lugar de hecho y de derecho, cuando en buena guerra ocupa con fuerzas navales suficientes las avenidas y entradas de los puertos, radas, bahías ó rios pertenecientes á su enemigo.—“Un lugar bloqueado, dice Kluber, sea puerto, plaza fuerte ó lo que fuere, es aquel en que por las disposiciones del poder que ataca

con tropas ó buques estacionados y suficientemente cercanos, hay evidente peligro de entrar sin espreso consentimiento de ese poder. En tanto que, segun esta determinacion, se reputa bloqueado un lugar, como v. g. un puerto, los neutrales deben considerarlo cual si estuviese en manos de la potencia bloqueadora; la cual, por consiguiente, tiene el derecho de escluir de allí para el comercio y navegacion con aquel lugar, á las potencias neutrales y sus súbditos.” (1)

II. Semejante definicion dada por un publicista de la escuela positiva, no es mas que el resúmen de los principios universalmente reconocidos por los demas escritores, ratificados por el derecho convencional y sancionados por la práctica constante. De dicha definicion resulta, que para considerar un bloqueo marítimo propiamente tal, es necesario que esté formado real y efectivamente con suficientes fuerzas navales que lo hagan eficaz; siendo por otra parte cierta é inconcusa la obligacion que las potencias neutrales tienen, obligacion fundada en la misma naturaleza de la neutralidad, de no traspasar los límites señalados y ocupados por la potencia bloqueadora. Y decimos *ocupados* porque esta circunstancia la exige la razon natural, y tambien el derecho convencional. Todos los tratados de potencia á potencia, que tratan de bloqueos, exigen que una fuerza suficiente se halle situada delante del puerto bloqueado para impedir la entrada, y aun algunos señalan y deslindan en lo que han de consistir esas fuerzas.

III. “Para determinar lo que caracteriza un puerto bloqueado, proclamaba la Neutralidad armada de 1780, no se dará esta denominacion sino al puerto en que haya peligro de entrar por las disposiciones de la potencia que ataca con buques allí situados, y suficientemente aprosimados.”—Inglaterra, en sus tratados posteriores admitió el principio de las potencias del Norte; pero en lugar de la partícula conjuntiva *y* substituyó la disyuntiva *o*; de donde resulta que, en sus doctrinas, un puerto está

(1) Kluber, Droit des Gens moderne, § 297.

bloqueado cuando hay buques de guerra situados en el puerto mismo, ó á una distancia suficiente. Fácil es conocer hasta donde podría llevarse una indeterminacion semejante; y de ella proviene la discrepancia de las doctrinas en algunas cuestiones accesorias, relacionadas con la materia importante de bloqueos. En cuanto al bloqueo de las embocaduras de los rios, debe advertirse, que solo puede tener lugar cuando estos tienen sus fuentes y corren por solo el pais enemigo; sin que en sus márgenes tenga territorio, alguna potencia neutral.

IV. Luego que un puerto está efectivamente bloqueado, cualquier buque neutral que intente penetrar en él, prescindiendo de la general prohibicion, infringe el derecho de gentes, y semejante infraccion autoriza al beligerante bloqueador á tratar como enemigo al buque neutral. (2) Conviene advertir sin embargo, que si el hecho del efectivo bloqueo no está oficialmente conocido, no hay ni puede haber infraccion alguna; y el buque neutral, que ignorando este derecho, pretendiese entrar en el puerto, no es acreedor á las penas consiguientes. Pero ese buque no puede alegar semejante ignorancia, si se le ha notificado y hecho constar en sus papeles, por cualquiera de los buques bloqueadores, la existencia del bloqueo. Por regla general, la potencia que establece un bloqueo debe notificarlo por un acto diplomático á las demas potencias; y si bien es verdad que esta notificacion no es la que hace válido el bloqueo, puesto que en rigor no hay ninguna obligacion natural de hacerla, pero es indispensable para que los gobiernos neutrales puedan prevenir á sus súbditos ó ciudadanos, de las malas consecuencias que podría traerles la continuacion de su comercio con los puertos bloqueados.

V. No puede ecsigirse que se fije por tiempo determinado la duracion del bloqueo efectivo, puesto que esto depende de las circunstancias y accidentes de la guerra, y puede suceder que las fuerzas bloqueadoras sean batidas y dispersadas por las de

(2) Vattel, Droit des Gens, liv. III, cap. VII, § 117.

su enemigo; ó que la mala estacion y los tiempos las obliguen á retirarse del puerto bloqueado. Ahora bien, y tomando en cuenta semejantes consideraciones, fácil es concebir que los negociantes neutrales, aunque estén enterados de la notificacion diplomática del bloqueo, puedan aventurarse á hacer una tentativa sobre el puerto bloqueado, procurando penetrar en él con la esperanza de hallar concluido, suspenso, cortado ó interrumpido el bloqueo, por cualquiera de los accidentes referidos. En tales casos, no hay rigorosamente hablando violacion del bloqueo, ni se debe incurrir en pena ninguna; puesto que no puede imputarse á crimen al buque neutral que, saliendo de su pais con destino al puerto bloqueado, halla impedida la entrada de este, y se retira pacífica y buenamente al recibir la intimacion del bloqueo: por su directa y formal intencion de entrar, en el caso de que hallase suspenso ó interrumpido el bloqueo, por cierto que no se le puede formular ni dirigir cargo ninguno, pues basta someterlo á la pena, cuando en ella incurra.

VI. Y sin embargo, apesar de ser tan equitativo y racional este principio, no está aceptado por todas las potencias marítimas sin ciertas restricciones. El siguiente pasage de Sir Williams Scott, citado por varios escritores, demuestra cual es en este punto el espíritu de la doctrina inglesa.—“Hay dos clases de bloqueo, dice aquel ilustre jurisconsulto; uno que resulta del simple hecho (*one by the simple fact only*), y otro que resulta de la notificacion acompañada del hecho (*The other by a notification accompanied with the fact*). En el primer caso, si el hecho deja de ecsistir por cualquiera causa que no sea un accidente ó el cambio de los vientos, el bloqueo termina inmediatamente; pero cuando el hecho va acompañado de una notificacion pública del gobierno beligerante á los gobiernos neutrales, creo *prima facie* que debe suponerse ecsistente el bloqueo hasta que se haya alzado oficialmente. No hay duda que el Estado beligerante que ha notificado la existencia del bloqueo, debe desde luego declarar su conclusion, y el no verificarlo á tiempo seria un fraude contra los neutrales, del cual no debemos su-

poner capaz á ningun pais. No es decir que un bloqueo de esta clase no pueda cesar *de facto* alguna vez, pero sostengo que semejante proceder no debe imputarse con ligereza á una nacion.”

VII. El mismo jurisconsulto continúa diciendo mas adelante:—“El efecto de una notificacion diplomática á un gobierno extranjero, es el de advertir á todos los súbditos ó ciudadanos de este gobierno; y por lo mismo seria ridículo admitir la escepcion de ignorancia, opuesta por estos, cuando el deber de los gobiernos extranjeros, es prevenir á sus súbditos, cuyos intereses deben proteger.”—De semejantes principios infiere el escritor, que jamas debe admitirse al capitán de un buque neutral, en el caso de prévia notificacion diplomática de la existencia del bloqueo, la escepcion de ignorancia del hecho, pues aun habiéndola real y positivamente, el interesado deberia reclamar contra su propio gobierno; pero no hacerla valer ante los tribunales del beligerante para librar su buque de la pena. Infiere tambien, que supuesto que una vez de hecha la notificacion, esta se presume existente, hasta que se haya verificado otra en contrario, el simple hecho de hacerse á la vela un buque neutral, con direccion á un puerto bloqueado, constituye una violacion del bloqueo, y sujeta al buque infractor á la pena de confiscacion. Tal es el espíritu y tendencias de la jurisprudencia marítima de Inglaterra en este punto importante; y está en plena posesion de obrar conforme á él, apesar de la oposicion de los demas.

VIII. El espíritu de las doctrinas francesas es diverso; y debemos confesar que es sin duda alguna mas franco y mas liberal. Conforme á ellas, la notificacion diplomática del bloqueo, no somete á pena alguna á las embarcaciones neutrales que se dirijan á puerto bloqueado, si bien para que no pueda alegarse ignorancia, cualquiera de los buques bloqueadores debe hacer la notificacion del hecho sobre los papeles del buque neutral. Y este principio ha sido espresamente estipulado por Francia en sus tratados de navegacion y comercio con las repúblicas sub-americanas. Cuando Mr. Bazoche mandaba las fuerzas blo-

queadoras de Veracruz en el memorable año de 1838, parece que ese gefe en sus procedimientos se creia obligado á obrar conforme á las doctrinas inglesas. El ministro frances de negocios extranjeros, conde Molé, decia entónces con tal motivo al ministro de marina:—“Mr. N. confunde aquí cosas muy distintas, á saber: la notificacion diplomática que debe hacerse del bloqueo á las potencias neutrales, y el aviso que deben dar los comandantes de los buques bloqueadores á los buques mercantes que se presenten; y parece que ha llegado á creer que con llenarse la primera formalidad, ya no hay necesidad de la segunda, que en tal caso seria supérflua. Tal modo de proceder, no solamente es contrario á los principios conocidos del derecho marítimo, sino que lo es tambien á las espresas instrucciones que han emanado de ese ministerio, bien así como á las comunicaciones que se dirigieron oportunamente al gobierno de los Estados-Unidos y á los cónsules extranjeros residentes en Veracruz. No haré aquí una reseña de las razones en que apesar de la prévia notificacion diplomática y oficial del bloqueo, se funda el deber que tienen los comandantes de los buques bloqueadores, destinados á hacerlo respetar, de notificar el hecho á cualquier buque que se presente delante del puerto bloqueado; advertencia que está al mismo tiempo en los intereses del buque neutral, y en los de la responsabilidad del oficial encargado de la ejecucion del bloqueo. Muy bien comprenderá V. E. como yo, Sr. Almirante y querido colega, la necesidad de conservar la aplicacion de este principio, ó por mejor decir de este uso, al bloqueo de los puertos mexicanos.” (3)

IX. Poco mas ó ménos, el mismo principio han adoptado los Estados-Unidos; y en sus tratados de navegacion y comercio, aun los mas recientes, se lee la siguiente cláusula:—“En atencion á que frecuentemente sucede que algunos buques se dan á la vela con direccion á puertos enemigos, sin saber que se hallan bloqueados, se conviene en que los buques que se en-

(3) Citado por Ortolan, *Diplomatie. de la Mer*, liv. III, cap. IX.