

cuentren en semejante caso puedan ser alejados de dichos puertos; y no será permitido retenerlos ni confiscar sus cargamentos, si no son de contrabando, á ménos que despues del primer aviso no intenten penetrar de nuevo, quedando en libertad dichos buques de dirigirse al puerto que mejor les convenga. A ningun buque de una ú otra de las dos naciones contratantes, que haya entrado en un puerto ántes de estar realmente bloqueado, se pondrá obstáculo para salir con su cargamento; y si se hallase en el puerto en los momentos en que este se entregue, el buque ni el cargamento podrán ser confiscados, sino que se entregarán á sus propietarios." (4)—De todo lo dicho se infiere la nulidad completa y radical de los bloqueos que, con sobrada razon, se han llamado de gabinete ó *de papel*, que resultarian de una simple notificacion diplomática, sin ir acompañada de una fuerza suficiente que la hiciese efectiva, y que no han dejado alguna vez de intentarse hacer valer. Tal pretension deberia ser rechazada ahora y siempre, por mejor apariencia que tengan los sofismas en que se intente apoyar.

X. Segun la regla general, establecida por Vattel, el beligerante que pone el bloqueo, tiene derecho de tratar como enemigo al buque neutral que intente violarlo. Por consiguiente, sea ó no de contrabando el cargamento del buque, aquel y este quedan sometidos á la pena de confiscacion, que en todo caso deben aplicar los tribunales de presas de la potencia bloqueadora. Las verdaderas cuestiones que resultan de esta doctrina, no pueden ir ciertamente contra el principio, que no se niega, sino contra su práctica aplicacion. ¿Cómo se determinará el caso en que ha habido realmente la violacion del bloqueo, y se ha incurrido en la pena? La multiplicidad y complicacion de las circunstancias que pueden presentarse, trae frecuentemente graves dificultades. Las cuestiones de bloqueo, como todas las de neutralidad, son cuestiones *bona fide*, y por lo mismo los tribunales de presas deben tomar en cuenta la inocencia de la inten-

(4) Ortolan, *loco citato*.

cion. Por esto mismo puede conocerse y apreciarse la equidad del principio, admitido por la mayor parte de las potencias marítimas, de que no basta la notoriedad del bloqueo ó su notificacion diplomática para incurrir en la pena, sino que al buque neutral debe hacérsele la notificacion en sus papeles. Claro es entónces, que si un buque en este caso, insiste en violar el bloqueo, y se le apresa, debe ser confiscado sin recurso.

XI. En cuanto á los buques neutrales que salen de un puerto bloqueado, la regla es de que solo por eso no hay violacion de bloqueo, á ménos de que salgan con su cargamento de efectos de aquel mercado, comprados y embarcados despues de la realizacion del bloqueo. El delito que resulta de la violacion de un bloqueo de cualquiera de las maneras sobredichas, tiene determinada duracion, dentro de la cual, el buque infractor queda sometido á las respectivas penas. Por manera, que si pasada esa dilacion el mismo buque con su propia patente se presenta, no ya en las inmediaciones de los puertos bloqueados, sino aun dentro de los mismos puertos de la potencia beligerante bloqueadora, en los cuales se hallasen erigidos los tribunales de presas, no estará sujeto á pena ninguna; y la razon es, porque de otro modo se harian interminables las cuestiones de este género que, siendo regularmente de nacion á nacion, son mas peligrosas y graves; ademas de que el delito de violacion de bloqueo es simplemente convencional y sus huellas no deben ser duraderas. (5)

XII. ¿Cuál será, pues, esa dilacion, pasada la cual se prescribe legalmente la pena? La duracion de lo que se llama un viage redondo; esto es, desde la salida de un buque del puerto de su procedencia, hasta su regreso á él por haber concluido el objeto de aquella espedicion. Si el buque infractor es apresado aunque sea al fin de su viage de retorno, se le juzga y declara de buena presa. Considérase esto como razonable, dice Wheaton, porque los buques cruceros no tienen ya otra ocasion

(5) Wheaton, *Elements of International Law*, part. IV, cap. III, § 28.

oportuna de castigar la violacion de la ley. (6) Un edicto de los Estados Generales de 26 de junio de 1630 durante la guerra con España, estableció esta regla que se halla todavía en uso entre las potencias marítimas. (7) El Almirantazgo ingles, invocando como precedente esta célebre disposicion holandesa, ha llegado hasta el extremo de condenar á buques infractores de un bloqueo, establecido por el gobierno ingles, á los cuales un contratiempo, una fuerza mayor, habia obligado á buscar refugio en puerto británico. En un caso semejante, el defensor alegaba lo siguiente:—"Que al buque apresado no podia considerársele como incurriendo *in fraganti* en el delito, puesto que habia concluido la primera parte de su viage al entrar en un puerto de Inglaterra."—A lo que el abogado real contestó:—"Que el haberse refugiado en puerto ingles no habia sido un acto voluntario sino forzado por la necesidad; y que por consecuencia no debia considerarse como una terminacion del viage proyectado, única escepcion suficiente para libertar al buque de la pena debida por la culpa."—Y Sir Williams Scott al pronunciar su sentencia condenatoria, dice:—"Verdad es, que ese buque ha arribado á uno de nuestros puertos por la fuerza del mal tiempo; pero no era ese puerto el que indicaba el capitán como puerto de su destino primitivo, sino el de Nueva-Orleans. No es posible considerar en ese accidente una interrupcion simple de viage, y al mismo tiempo un motivo para no aplicar la pena en que se ha incurrido."—Pero si el bloqueo estuviese levantado legítimamente, bien sea en el momento en que el buque neutral se dé á la vela para los puertos bloqueados, ó en el momento en que aquel es apresado, no incurre ni puede incurrir en pena ninguna; y la razon es, porque ya no hay necesidad de imponer penas para prevenir las ulteriores violaciones de un he-

(6) Wheaton, *ibidem*.

(7) Wheaton, *loco citato*, y Bynkershoek, *Quæst juris publici*, lib. I, cap. XI.

cho que ya no ecsiste. El delito pudo consumarse; pero los sucesos posteriores lo han hecho desaparecer. (8)

XIII. Reasumiendo todos los principios y doctrinas que rigen en materia de bloqueos, podemos establecer en pocas palabras la siguiente teoría. Que el bloqueo es una operacion militar ejercida por un beligerante, conforme á los derechos de la guerra. Que sea cual fuere el lugar bloqueado, no hay bloqueo si no ecsisten fuerzas suficientes para hacerlo efectivo. Que para incurrir en la pena que resultaria de la contravencion, es necesario que el infractor se halle cerciorado del hecho, no por la simple notificacion diplomática de gobierno á gobierno, sino por la que haga el buque bloqueador al buque neutral en sus papeles de navegacion. Que la violacion del bloqueo consiste, ó en el hecho de entrar ó esforzarse por entrar en el puerto bloqueado; ó en el de salir con cargamento comprado y embarcado despues de la realizacion del bloqueo. Que la pena en que se incurre por quebrantar ó forzar un bloqueo, si el buque es apresado entónces ó ántes de rendir su viage, es la de confiscacion de buque y cargamento.

XIV. Infírese de todo lo dicho, que ningun pais neutral está obligado á interrumpir sus relaciones de comercio con un puerto bloqueado, á ménos que la declaracion de bloqueo no esté acompañada de una fuerza naval suficiente que lo haga efectivo: que semejante declaracion, sea cual fuere el grado de autenticidad que tenga, si no está acompañada del hecho permanente del bloqueo, no lo hace mas que imaginario, sin obligacion por consiguiente de respetarlo: que la potencia beligerante que ha notificado á los neutrales un bloqueo de tal especie, no tiene derecho de detener á los buques neutrales que no lo respetan, y ménos lo tiene todavía de imponer pena ninguna, aunque fuese menor de la ordinaria que se impone por la violacion de los bloqueos efectivos. Es verdad que en diversos tiempos,

(8) Wheaton, *Elements of International Law*, part. IV, cap. III, § 29.

y sobre todo á principios de este siglo; en que la época de las guerras de Napoleon es notable por la escagerada animadversion de los beligerantes, encontramos ejemplares de varias potencias marítimas, que desentendiéndose de la observancia rígida de los principios, han dado al derecho de bloqueo una estension incompatible con la equidad y la sana razon, hasta el caso de pretender que se reconociesen por bloqueados, puertos que no lo estaban realmente; pero son abusos vergonzosos de un poder superior, que una nacion magnánima y generosa, por abatida que se encuentre, debe rechazar con indignacion y firmeza, aunque se la someta á grandes sacrificios.

XV. Si no faltan pretensiones de ese género, podemos citar en contraposicion una nacion poderosa, que ha profesado siempre muy sanos y equitativos principios en punto á derecho marítimo. Hablamos de la Francia, que en justicia merece especial mencion al tiempo de concluir nuestras lecciones. La siguiente nota diplomática del conde Molé, reasume los principios de la Francia en lo relativo á bloqueos:—"Todo bloqueo, dice, para ser válido, respecto de los neutrales, debe notificarse y hacerse efectivo. Una vez que un bloqueo se establece delante de un puerto, su objeto debe ser impedir la entrada y la salida de cualquier buque, sea cual fuese su bandera y la nacion á que pertenezca. Si se presenta un buque delante de un puerto bloqueado, ántes de tener conocimiento del bloqueo, debe advertírsele desde luego, y la notificacion debe hacerse por escrito en el rol del equipage. Pero si despues de darse este aviso, y cumplirse con la formalidad prescripta, insiste aquel buque en entrar en el puerto, ó vuelve á presentarse de nuevo, el comandante de las fuerzas bloqueadoras debe detenerlo. Los buques neutrales que se presentan delante de un puerto bloqueado, deben ser invitados á alejarse; y si insisten, el comandante del bloqueo tiene derecho de oponerse con la fuerza, siendo de los infractores toda la responsabilidad."

"La Francia ha admitido, continúa la misma nota diplomática, los principios consignados por el tratado entre las potencias

del Norte, que se le hizo saber en 15 de agosto de 1780, y los ha seguido desde entónces, y si alguna vez se ha apartado de ellos, en circunstancias escepcionales, no ha sido sino en represália á las pretensiones de la potencia marítima, con quien ha estado entónces en guerra, sin por eso desconocerlas jamas. Esos principios son:

"1.º Que la bandera cubre la mercancía, salvo el contrabando de guerra.

"2.º Que la visita que un buque de guerra haga á un buque neutral, ha de ser con los debidos miramientos.

"3.º Que las municiones de guerra, cañones, pólvora, balas, armas de fuego, armas blancas, cartuchos, piedras de chispa, mechas y demas, son objeto de contrabando de guerra.

"4.º Que cualquiera potencia tiene el derecho de hacer convoyar sus buques mercantes; y en semejante caso, la declaracion del comandante del buque de guerra basta para justificar la bandera y cargamento de los buques convoyados. En ningun caso hay lugar de visitar buques que navegan escoltados por buques de guerra de la propia nacion, bastando la palabra del oficial comandante de la escolta.

"5.º Que un puerto no está bloqueado por fuerzas navales, sino en tanto que la disposicion de estas fuerzas es tal, que haya un peligro inminente de entrar en el puerto. Pero un buque neutral no puede ser molestado porque haya conseguido introducirse en un puerto precedentemente bloqueado por una fuerza, que en realidad no se encontraba presente en el momento de llegar el buque neutral, sea cual fuese el motivo de la lejanía de la fuerza, bien provenga de la accion de los tiempos, ó de la necesidad de hacer víveres." (9)

XVI. Tales son los principios que proclama la nacion francesa, y que la nuestra debia hacer registrar en todos sus tratados

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

de navegacion y comercio. Conquistando para sí la nacion mexicana todos los derechos marítimos que hasta aquí hemos recorrido, obtendrá al fin el lugar que le corresponde; y una vez cimentados sólidamente, podremos sus hijos decirle, llenos de profunda emocion, lo que el romano á la libertad de su patria: ESTO PERPETUA.

FIN.

INDICE DE LAS LECCIONES.

NOCIONES PREVIAS..... 5

SUMARIO DE LA PRIMERA LECCION.

DE LA LIBERTAD Y COMUNIDAD DE LOS MARES.

I. Adelantos en la navegacion.—II. Utilidad del mar.—III. Porvenir de la navegacion.—IV. El mar no puede ser propiedad de ninguno.—V. Ni tampoco puede ejercerse en él supremacía.—VI y VII. Razon física que lo impide.—VIII. Razon moral.—IX. Consecuencias de esta doctrina.—X. Pretensiones de algunos paises á la dominacion del mar.—XI. El imperio de los mares se ha ejercido de hecho.—XII. El *mare liberum* de Grocio, y el *mare clausum* de Seldem.—XIII. Comparacion de ambas doctrinas.—XIV. Antigua doctrina inglesa.—XV. Término de estas discusiones.—XVI. Triunfo de la libertad de los mares..... 9

SUMARIO DE LA SEGUNDA LECCION.

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

I. Confirmase 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 física ni la moral, que impiden el dominio de los mares, tienen apli-