

En 8 de Agosto de 1851 espidió el Congreso Nacional de México una ley declarando pirata á cualquier buque mexicano, ó que lleve el pabellón de la República, que fuere convencido en juicio de haber tenido parte en el tráfico ó conducción de esclavos, ya fuese por encontrarse á bordo ó por alguno de los indicios marcados en el art. 9º del Tratado antes referido.—Declaró igualmente piratas por iguales motivos, sujetándolos á ser juzgados como tales por las autoridades del país á los buques extranjeros que se hallen en los puertos, bahías, anclajes ó aguas territoriales de la República.—Impuso la pena capital al Capitan, Piloto, contra-maestros y sobrecargo de los espresados buques; y el servicio de marina ó de presidio en su defecto, al resto de la tripulación.—Declaró competentes para los juicios espresados á los Jueces de Distrito en primera instancia y á la Corte Suprema de Justicia para segunda; concediendo estas dos únicas instancias, que ordenó se arreglaran á los términos prevenidos por la ley de 6 de Julio de 1848 dada para juzgar ladrones, heridores y homicidas.—Designó al Juez de Distrito de Veracruz para que juzgase á los buques capturados en el seno mexicano.—Quiere que la substanciacion de estos juicios fuese la prevenida por la espresada ley de 6 de Julio; que el conocimiento del caso fuera preferente á cualquiera otra causa; y que debiese quedar concluida y ejecutada la sentencia dentro de dos meses, conforme al art. 3º de la letra B del Tratado, ó dentro de cuatro, si las partes interponian recurso y llenaban los requisitos allí marcados.—Exigió como requisitos indispensables para dar pasaporte para las costas de Africa á los buques mercantes, que los dueños, capitanes ó maestros firmaran una declaracion de que no recibirian á bordo de sus buques esclavo alguno, dando el dueño fianza por cantidad igual al valor del buque y de su cargamento, la cual no debe ser cancelada á menos que pruebe dentro de diez y ocho meses, que se cumplió con aquello á que se obligó en la declaracion.—Previno á las autoridades el exacto cumplimiento del Tratado;—y por fin el Gobierno al publicar la ley, designó itinerariamente el Puerto de San Blas para el juicio de los buques capturados en las aguas del Pacifico.

Esto mismo previno el art. 5º de la ley de 25 de Enero de 1854 que ya se ha dicho que fué derogada inconsideradamente.

La ley de 6 de Diciembre de 1856 en la frac. 1ª del art. 2º comprende entre los delitos contra el derecho de gentes la Piratería y el tráfico de esclavos en las aguas de la República: los mismos delitos (en la frac. 2ª) aunque no sean cometidos en dichas aguas, si los reos son mexicanos ó extranjeros consignados legítimamente á las autoridades del país; y en su art. 41 impone pena de muerte á los capitanes de buques por tales delitos y trabajos forzados de ocho á diez años á la tripulación.

Desde tiempos muy atrasados apenas se hacia México independiente, empezó á hacer esfuerzos para romper los grillos de los esclavos.

El art. 21 del decreto de 14 de Octubre de 1823 declaró: que los extranjeros que trajeran esclavos al país, quedaban sujetos á las leyes de éste.

El decreto de 13 de Julio de 1824 abolió ese infame tráfico de carne humana.

El decreto de 15 de Setiembre de 1829 abolió la esclavitud en la República, declarando lo que cuando mejorase la condicion del erario público, indemnizará á los propietarios de esclavos; repitiendo todo esto en el decreto de 7 de Abril de 1837.

Después, por fin, del Tratado repetido de 24 de Febrero de 1841, publicado en 13 de Junio de 1843, y de las citadas leyes de 8 de Agosto de 1851 y 6 de Diciembre de 1856, ha sancionado por su Constitucion política de 5 de Febrero de 1857: que en la República no nacen esclavos sino hombres libres; que los esclavos que pisen el territorio nacional, recobran por ese solo hecho su libertad, y tienen derecho á la proteccion de las leyes (Art. 2º):—Que nadie puede ser obligado á prestar servicios personales, sin la justa retribucion y sin pleno consentimiento; que la ley no puede autorizar contratos que tengan por objeto la pérdida ó el irrevocable sacrificio de la libertad del hombre, ya sea por causa de trabajo, de educacion ó de voto religioso (Art. 5º):—y que nunca se celebrarán tratados para la estradicion de aquellos delinquentes del orden comun que hayan tenido en el país en donde cometieron el delito, la condicion de esclavos; ni convenios ó tratados en virtud de los que se alteren las garantías y derechos que la misma Constitucion otorga al hombre y al ciudadano.

¡Lástima es que en algunos puntos del Estado de Veracruz, (como veremos cuando se dé á luz la Constitucion en esta coleccion) aun no hayan penetrado estas santas ideas de libertad, mientras está en su zenit el fanatismo de las sacristías! ¡Lástima tambien deplorable la del Estado de Yucatan, cuyos hijos enseñó ó consintió el héroe de Turbaco S. A. S. que fuesen enajenados como semovientes, habiendo dejado establecido este innoble comercio, que motivó el Decreto de 6 de Mayo de 1861.

Por él el C. Benito Juárez prohibió que se extrajesen de Yucatan para el extranjero los indígenas, fuera cual fuese el título ó denominacion para hacerlo:—Condenó á sufrir la pena de muerte á los conductores y á los que facilitasen los indios para tal estraccion, declarando caidas en comiso las embarcaciones y demas vehículos de que se sirvieran para tal objeto; é imponiendo la pena de presidio desde uno á cinco años á los auxiliares de ese delito.—Exigió la intervencion y autorizacion del gobierno nacional para la validez y para que tuviera efecto en el extranjero cualquier contrato de locacion de obras de los mismos indios y de los individuos de la raza mixta; castigando con las penas predichas á los que sin tal requisito celebraran dichos contratos.—Declaró nulos los que se hubieran celebrado por el gobierno de Yucatan ó cualquiera otra persona.—Se abocó la resolucion de las reclamaciones que por virtud de la anterior declaracion tuvieran que hacerse.—Consignó al gobierno general la facultad de dar pasaportes para pasar á la Isla de Cuba á los indígenas ó personas de la raza mixta que lo solicitaran, para cuyo efecto el gobierno tendria en Yucatan un agente.—Consignó á las autoridades federales la aplicacion de la anterior parte penal en sus casos mandando que los juicios se arreglaran á lo establecido en la ley de 6 de Diciembre de 1856 sobre tráfico de negros.—Impuso á los cónsules, vice-cónsules ó agentes comerciales de México en el extranjero, la obligacion de vigilar para impedir

Villanova y Manes, [Mat. crim. for. obs. 4, cap. 20, n. 31,] apoyándose en la
 euria. [Part. 3, § 4, n. 21,] dice: "de los delitos cometidos á bordo de un buque
 "ó en la mar, el Juez que conoce de ellos lo es el del territorio mas cercano, y
 "el capitán ó maestro tiene la facultad de aprehender al delincuente aunque sea
 "el érico ó de saero privilegiado."

Mas si aquellos crímenes se han cometido á bordo de un buque, cuya tripula-
 cion se hubiese sublevado, desde ese momento pierde su nacionalidad semejante
 embarcacion, se le reputa pirata, y los que la tripulan son calificados y reputados
 como tales, segun el derecho de gentes, por los tribunales del país que haya lo-
 grado su captura.... [Wheaton, Element. of Internat. Law, Par. 2, cap. 2, § 16.]
 A un buque de guerra perteneciente á nacion reconocida, jamás se le reputa pi-
 rata, aunque cometa ciertas violencias y tropelias que en cualquiera otro consti-
 tuirian el crimen de piratería. El Estado á que ese buque pertenece, es el único
 competente para juzgar á sus súbditos, reos de semejantes delitos; y es además
 responsable á las demas naciones de los actos reprobables de sus cruceros....
 [Wheaton, loco citato].... Bynkershoek, se expresa en estos términos: "De navi-
 bus belli publicis, vel de privatis, quae de man dato admiralli ad praedam navigant,
 n' nempe harum utrarumque pyratice acusatio ad admiralitates pertineat, caeteris
 iudicio commune relictis."—Quest. jur. public. lib. 1 cap. 18.

Deberá considerarse crimen de piratería la conducta de un buque de guerra
 que, en tanto que su nacion es neutral, recibe comision especial de un Estado be-
 ligerante para capturar los buques de la nacion enemiga, pero que se halla en paz
 con la suya propia, cuyas insignias lleva? No parece que el derecho universal
 de gentes está en perfecto acuerdo para resolver tal cuestion, sin embargo de
 que solo el buen sentido y la moral reprueban á grito herido la conducta de un
 buque de guerra que tal hiciese. Lo que han procurado las naciones civilizadas,
 á las cuales no conviene olvidar ningun detalle, es expresar categóricamente en
 sus tratados entre sí, la prohibicion directa de proceder de ese modo indigno y
 reprobable; y seguramente ha de llegar el dia que ese sea un principio universal-
 mente reconocido. Que un país reuna contra su enemigo todos los recursos de
 guerra de que pueda disponer, eso es muy natural, se esplica y comprende bien,
 y de allí viene precisamente el derecho de autorizar el corso marítimo de sus pro-
 pios nacionales, como lo veremos al tratar de esta materia, pero, ¿cómo puede
 justificarse eso de impedir el concurso de la fuerza extranjera de un país que es
 neutral en nuestra querrela?

A un buque de guerra que se coloca en tal situacion, no reconocería el Estado
 á que pertenece, puesto que ese Estado en la hipótesis de que hablamos, perman-
 cería neutral y en paz con las naciones beligerantes, no pudiendo ó no debien-
 do consiguientemente responder de la conducta de un buque suyo que ha violado
 esa neutralidad, si es que ésta ha de conservarse. Tampoco ese buque invocaría
 la nacionalidad del Estado beligerante, puesto que en realidad ni la tiene, ni ha
 cbrado sine bajo la bandera de su propia nacion. Este razonamiento induce á
 creer, que un buque de guerra que tal hiciese, merecería ser tratado como pira-

ta; pero en semejante materia, una vez que el principio no está universalmente
 reconocido, lo mejor sería pactarlo esplicitamente en los tratados de navegacion
 y comercio, para tener á qué sujetarnos en su aplicacion. Lo que hoy se hace
 contra una potencia, se podrá hacer mañana con otra, sacrificándose siempre á
 las mas débiles ó menos fuertes, y por lo mismo es de universal interes impedir
 semejante violacion del derecho de gentes. Lo mismo, poco mas ó menos, de-
 baria decirse de los buques de guerra que surcan los mares con dos ó mas comi-
 siones de diferentes potencias; y aun la ley francesa.... (Art. 1º § 2 de la ley de
 10 de Abril de 1825, que dice así testualmente.—*Será poursuivi et jugé comme pi-
 rate, tout commandant de un navir ou bâtiment de mer armé et porteur des commis-
 sions délivré par deux ou Etas differants.....*"), declara reos de piratería al
 capitán y oficiales de semejantes buques. Eso mismo establece la ley española,
 respecto de los corsarios que tuviesen patente de dos ó mas principales ó Estados.
 [Ordenanza de Corso, de 20 de Junio de 1801; ó sea la ley 4ª tit. 8 lib. 6 de la
 Novis. Recop.].....

Como los piratas carecen de título para adquirir y hacer suyo lo que pillan y
 roban con sus infames correrías marítimas, claro es que no pueden transmitir deta-
 cho de ninguna clase á los terceros poseedores, sean estos quienes fuesen. Así
 es que hallamos consagrada como regla del derecho de gentes, la de que los bie-
 nes recobrados de las manos de los piratas deben restituirse á sus legítimos dueños,
 desde el momento en que éstos aparecen. Ese mismo principio está aceptado
 por las leyes particulares de todas las naciones civilizadas, y lo está tambien en
 casi todos los Tratados de navegacion y comercio, antiguos y modernos, que han
 celebrado entre sí las diversas potencias. En dichos Tratados.... (Puede verse
 la copiosa coleccion de Mr. D'Hauterive).... las partes contratantes convienen
 en que esta restitucion se hará á los verdaderos propietarios, ó á sus causantes con
 solo identificar la propiedad, aun cuando se hubiere vendido el objeto reclamado,
 con tal de que se pruebe que el tercer poseedor sabrá ó podrá saber que dicho
 objeto procedia de un acto de piratería. To las las cuestiones agitadas por los
 antiguos publicistas sobre la manera con que debian ser consideradas las naciones
 berberiscas en sus depredaciones marítimas, ya hoy no tienen objeto ninguno,
 despues que la Francia ha conquistado la Argelia, y librado al Mediterráneo de
 aquella plaga secular que parecia inextinguible.

Debe recordarse sobre piratas, la Circular de 15 de Noviembre de 1839 que re-
 cordó el cumplimiento de la Suprema orden de 30 de Diciembre de 1835, por la
 que se previno que los extranjeros que desembarcasen en algun puerto de la Repú-
 blica, ó penetrasen por tierra á ella armados y con objeto de atacar nuestro territo-
 rio, serian tratados y castigados como piratas, en atencion á que no pertenecian á la
 nacion con la que estaba en guerra la República, y á que no militan bajo bandera co-
 nocida; y que en los mismos términos serán tratados y considerados los extranjero,
 que desembarquen en algun puerto ó introdujesen en él por tierra armas ó municiones
 siendo por algun punto sublevado contra el gobierno de la Nacion, y con objeto pro-
 bado de poner estos útiles de guerra en manos de los enemigos de ella.

Por fin el gobierno Constitucional en 1869 declaró pirática la expedición que el reaccionario Tomás María sacó de la Habana para Veracruz por orden de Miguel Miramón, que asediaba aquella plaza; y en tal virtud, la fragata americana de guerra *Saratoga*, batió á los buques de María en las aguas del citado puerto, llamando la atención la sentencia que en el caso pronunciaron más tarde los Estados Unidos de América, que pusieron en libertad al repetido pirata reaccionario, no estimando como buena presa los buques capturados por la *Saratoga* después de un reñido combate.

Pueda considerarse como otra excepción de la regla que rechaza la jurisdicción de las naciones en alta mar, el *derecho de visita*.

Como el estado de hostilidad superveniente entre dos ó más naciones, (dies *Sierra*) no cierra el paso de los mares á los que se hallan en paz, amigos y enemigos caminan indistintamente por ellos con bandera propia, ó tal vez con la ajena, si les conviene. Por lo mismo se ha establecido por regla general que en tiempo de guerra todo buque apercebido en alta mar se presume enemigo, hasta no obtener la prueba en contrario, y esa prueba es la bandera que lleva enarbolada. Si es buque neutral, debe procurar libertarse de la sospecha, dejándose reconocer para justificar su derecho de llevar la bandera que ostenta. Acreditada su neutralidad, todavía debe presentar la prueba de que no lleva enemigos á su bordo, ni mercancías de contrabando de guerra. De todo esto resulta para los beligerantes, el derecho de visitar los buques mercantes neutrales, derecho que no implica por cierto ejercicio ninguno de autonomía ni de jurisdicción sobre ellos, derecho que no es exclusivo sino común y que es simplemente una precaución preventiva, fundada en el principio de la propia conservación, que á ninguno puede rebasarse.

Todos los publicistas reconocen unánimemente este *derecho de visita*; y parece desde luego una precisa consecuencia del derecho de presa, como que sin aquel éste sería constantemente ilusorio... (*Binkershock, Quest. juris publici, lib. 1, cap. 14.*—*Vattel Institut. du Droit des Gens, liv. 3, cap. 8, § 114.*—*Lampredi, comercio de los naturales en tiempo de guerra, cap. 11.*—*Azuari, Derecho marítimo, Tom. 2, cap. 3, art. 4.*—*Martens, Précis du Droit des Gens §§ 317 y 321.*—*Klüber, Droit des Gens moderne, § 293.*—*Wheaton Element. of Intémant. Law, par. A, cap. 3, § 29.*)
—“Si como queda demostrado arriba, dice Lampredi, el beligerante tiene derecho para impedir á los neutrales que lleven al enemigo bienes de contrabando, parte por la ley convencional, parte por la ley primitiva y general de las gentes, si tiene derecho para invadir y apresar las embarcaciones de sus enemigos, y su hacienda encontrada á bordo de los buques neutrales, es necesario que esta misma ley le conceda todos los medios, sin los cuales no podría ejecutar estos derechos. Ahora bien, el único medio de ejercerlos y hacerlos eficaces, es el arresto y sucesiva visita de semejantes buques: así pues, le es lícita y legítima, y podrá usar libremente de la fuerza contra quien pretendiese impedirlo. El fin y objeto de esta visita está determinado por la cualidad de los derechos que la justifican, y se dirige principalmente á descubrir: 1º, si son neutrales ó enemigas las embarcacio-

nes que cruzan en alta mar; y 2º si llevan á bordo géneros de contrabando, ó propios de los enemigos..... (*Lampredi, Comercio de los neutrales en tiempo de guerra, Cap. 11.*)

Aunque convienen todos los publicistas en el reconocimiento como inconcuso de este derecho, algunos hay sin embargo, que presentan algunas dificultades sobre la estension que debe dársele. Rayneval, v. gr. abstrayendo la cuestión del terreno del derecho convencional, y consuetudinario, concede ciertamente en todos los casos el derecho de *detener* un buque aun en alta mar, para averiguar su carácter y naturalidad por el exámen de sus respectivos papeles; pero distingue esta *detención*, que segun él confunden muchos autores con la *presa ó captura*, de la *visita* para examinar el buque y su cargamento, é interrogar á la tripulación, para descubrir las pruebas del fraude, si lo hay. Segun este distinguido autor, lo que es la simple *detención* de un buque, no presenta dificultad ninguna, porque solo tiene por objeto saber si dicho buque es neutral, y si su cargamento va en regla; pero en cuanto á la verdadera *visita* y escrupuloso exámen, Rayneval es de opinion que, el beligerante no tiene derecho alguno de ejercerla; sino solo en su mar territorial ó en el del enemigo, mas nunca en alta mar, y mucho menos aun en los mares territoriales de una potencia neutra; y si tal hiciese, cometería el beligerante un verdadero acto hostil, porque un buque neutral no tiene mas obligacion que la de probar que no es enemigo, ni su bandera es su plantada.... (*Rayneval, Institut. du Droit, naturel et des gens, tit. 3, cap. 15.*)... Esta opinion se dá de mútuo con la de Hubner, quien estableco que la *visita* debe limitarse al simple exámen de los papeles que purifiquen la neutralidad del buque.... (*Hubner, De la captura de los buques neutrales, tom. 1º, part. 2, pág. 227.*)

Si partimos del incontestable principio que establece el *Derecho de visita*, que no es mas que una inmediata consecuencia del derecho de *apresar* á los buques enemigos, é impedir el transporte del contrabando de guerra, claro es entonces que la *visita* no puede practicarse, sino en tiempo y lugar en que ambos derechos pueden ejercerse, y por aquellos que tengan poder delegado para ejercerlos. De lo cual se infiere, que solo es permitida la *visita* en tiempo de guerra: que solo los buques de guerra ó los corsarios de las potencias beligerantes armados en regla, pueden verificarla, y que únicamente puede tener lugar en el territorio marítimo de cada una de estas potencias, ó en el de sus enemigos, ó en alta mar. En cuanto á la estension que debe dársele, eso depende del grado de legitima sospecha que inspire el buque visitado, cuidándose siempre de impedir actos abusivos y vejatorios de la justa y racional libertad que disfrutan las potencias neutrales.

Cierto es que cuando únicamente se trata de averiguar la nacionalidad de un buque, examinados sus papeles en forma, toda investigacion ulterior es inútil, y aun pudiera decirse abusiva, puesto que á nada conduce el exámen de los papeles relativos al cargamento. Sin embargo, puede haber circunstancias que suministren al visitante fundadas sospechas sobre la legitimidad de los documentos que se presentan, puesto que á pesar de los Reglamentos y de todas las medidas

de policía marítima que se dictan en tiempo de guerra, sabido es que entonces la venta de documentos falsos está organizada en muchas partes, y frecuentemente los buques mercantes de los beligerantes tienen á bordo varios juegos de papeles para usar de ellos en tiempo y sazón. En casos semejantes, suele practicarse una visita mas escrupulosa, precaviendo siempre toda ofensa á la bandera neutral.

Ademas, para aquellas potencias que no reconocen el principio de que *la bandera cubre la mercancía* á pesar de las buenas razones que éste tiene en su apoyo, por ser tan equitativo, mientras que el opuesto parece injusto; para esas potencias, decimos, es indispensable un exámen mas escrupuloso de los papeles relativos al cargamento, á fin de averiguar si existen á bordo algunas mercancías pertenecientes á enemigos. Como la neutralización simulada de las mercancías se hace de tantas maneras diferentes, para buscar las pruebas de esta suplantación, si la irregularidad de los papeles la hace presumir con fundamento, no se podría resistir al que hace la visita llevar muy adelante su investigación, y examinar en sus pormenores lo que constituye el cargamento. Y aun en la hipótesis del principio de que *la bandera cubre la mercancía*, se ejerce el *Derecho de visita* no solo sobre los papeles, sino aun sobre el cargamento cuando existe sospecha de que hay á bordo contrabando de guerra destinado al enemigo. Es de derecho consuetudinario esta estension dada en ciertos casos al *Derecho de visita*, porque segun las costumbres internacionales, si á pesar del tenor de los papeles del buque, hay dudas fundadas contra su autoridad, entonces el visitante puede ejercer el derecho de inquirir la verdad por medio de un exámen mas prolijo de los objetos que existen á bordo. No puede ciertamente, segun prohibición expresa de muchos tratados, y segun práctica loable, romper escotillas, abrir bultos, pacas ni farlos; pero puede mandar al capitán y tripulación del buque visitado, que procedan á verificar todas estas operaciones en su presencia... (Martens, *Ensayo sobre los armadores*, cap. 2, § 22)

La intimación de visita se hace ordinariamente por medio de un tiro de cañón. El buque neutral que reciba tal intimación por este signo ó por cualquier otro de los que se suelen usar en semejantes casos en alta mar, debe obedecer desde luego, y sujetarse á esperar y recibir la visita intimada. Si en lugar de ponerse en facha, es decir, en actitud de suspender su marcha y esperar, por el contrario, procura huir para evitarla, el beligerante puede darle caza usando de la fuerza, sin ser responsable de las averías que pudiera ocasionar al neutral, y sin que éste tenga derecho de reclamarlas... (Valin, *Treatado de Presas*, cap. 4, Sect. 1, §. 2.....) Esta es muy precisa consecuencia del principio que sirve á los beligerantes, pues que entonces los buques de guerra y los corsarios tienen el derecho perfecto de visita, resultando para los buques mercantes de las naciones neutrales, obligación incontestable de someterse á ella. Hay mas todavía: si el buque neutral no se limita á huir, sino que resiste con la fuerza la visita que le intimó el beligerante, debe aquel ser declarado buena presa si en la lucha se le llega á capturar. Ciertamente que ningún tratado público confirma esta regla de una manera explícita ni directa; pero ademas de ser de derecho consuetudinario,

encuétrase así prescrito en las ordenanzas particulares de algunas naciones, y sostenida por la mayor parte de los publicistas; si bien Galliani y Rayneval la critican y no la admiten sino con ciertas restricciones.... (Rayneval, *Institut. du Droit naturel et des Gens*, lib. 3, cap. 15.—Galliani, citado por Lampredi....)

De la aplicación práctica de esta regla puede resultar una cuestión muy curiosa. Sabido es que los buques armados en corso y mercancía hacen tambien el comercio, sin perjuicio del carácter de guerra de que momentáneamente se revisten. Ahora bien, *las mercancías neutrales que se hallasen á bordo de un corsario, serán tan confiscables como lo es el mismo buque?* En donde se sigue el principio de que *la bandera cubre la mercancía*, la cuestión puede resolverse fácilmente. Pero cuando sucede lo contrario, ha lugar á dudas fundadas, y el asunto se ha discutido y tratado ya en el *Almirantazgo inglés*, y ante la corte de justicia de los Estados Unidos. En una sentencia pronunciada por el Tribunal americano, se decidió que los neutrales tenían el derecho de cargar y hacer transportar sus mercaderías á bordo de un buque mercante armado en corso. Por la misma época, es decir, durante la última guerra entre Inglaterra y los Estados Unidos, el sábio jurisconsulto *Sir Williams Scott*, sostuvo la doctrina contraria; pero la corte americana sostuvo la suya de una manera que no deja lugar á dudas.... (Wheaton, *Elements of Internat. Law*, Part. 4, cap. 3, §. 31....)

Hay otra cuestión importante que resulta del ejercicio del *derecho de visita*, y que merece ser fijada en términos claros. Sabemos ya que los buques mercantes son los únicos que tienen obligación de prestarse al ejercicio de ese derecho; tambien debe saberse que en tiempo de guerra las naciones neutrales, para mayor seguridad de su comercio, suelen hacer que sus buques mercantes sean convoyados y escoltados por sus buques de guerra. Ahora bien, los buques mercantes que se hallan en este caso, ¿deben someterse al *derecho de visita*, ó están libres de él como lo están los buques de guerra que les sirven de escolta? En otros términos: ¿un buque de guerra puede impedir que el beligerante visite los buques mercantes que conduce? Esta cuestión que Inglaterra ha pretendido resolver por la negativa, se ha agitado en diferentes épocas entre las naciones marítimas, y fué en parte causa de la guerra del Norte de Europa á principios de este siglo. La cuádruple alianza, conocida bajo el nombre de *Segunda neutralidad armada*, siguiendo los principios de la primera, declaró que *bastaba que el comandante de uno ó varios buques de guerra destinados á convoyar algunos buques mercantes, declarase que en estos no existía contrabando de guerra, para que no pudiese ejercer el derecho de visita*..... (Citado por Ortolan, *Diplomatie de la Mer*, lib. 3, cap. 7.....) Pero por la convención marítima de 17 de Junio de 1801, concluida entre Inglaterra y Dinamarca, las potencias del Norte abandonaron hasta cierto punto el principio, supuesto que se estipuló entonces que *los buques mercantes convoyados por los de guerra, pudiesen ser visitados por un buque de guerra de la potencia beligerante, pero no por los corsarios ni otros buques pertenecientes á los súbditos de esta potencia*. De todas las convenciones que hasta hoy se conocen, esta es por cierto la única que se desentiende de la in-

munidad reconocida y aceptada del pabellon militar de un buque de guerra. En todos los tratados concluidos desde el año de 1815, si se trata de convoyes, se adopta la regla de que "los buques mercantes escoltados por un buque de guerra de su propia nacion, están libres de la visita por parte de los beligerantes, bajo la declaracion verbal del comandante de la escolta, que asegure que los tales buques pertenecen realmente á su nacion, y si se dirijan á puntos enemigos, que no lleven á bordo contrabando de guerra." De suerte que puede decirse que esta regla se halla reconocida por el derecho convencional de nuestra época, y aceptada hasta por un publicista moderno de la escuela positiva..... (Klüber, *Droit des Gens moderne*, § 298.....)

Después de todo, y á pesar de seguirse los principios en todo su vigor, conforme á los cuales es incuestionable que los beligerantes tienen el derecho de verificar la nacionalidad de los buques neutrales, y aun examinar el cargamento cuando no se sigue la máxima de que "la bandera cubre la mercancía," parece cierto que la inmunidad de un buque de guerra debería estenderse hasta los buques mercantes que van convoyados. A pesar de la convencion que Inglaterra concluyó en 1801 con las potencias del Báltico, el gobierno inglés reconoce hasta cierto punto las razones en que se funda esta estension de inmunidad, cuando consiente en que los corsarios no ejerzan el mismo derecho de visita que los buques de guerra, siempre que hay sospecha de que los buques convoyados conducen contrabandos ó mercancías de propiedad enemiga. En efecto, el derecho de visita en los casos comunes, claro es que lo tienen no solo los buques de guerra, sino tambien los corsarios de las potencias beligerantes; y no se alcanza la razon abstracta por la cual este derecho deje de existir respecto de los primeros en el caso de un convoy, y no case respecto de los segundos, supuesto que para unos y otros el convoy que da un gobierno neutral, es una pública y solemne declaracion de que los buques convoyados navegan en regla.

Sin embargo, es preciso reconocer con Rayneval, que hay casos en que el beligerante puede insistir para con el comandante de un convoy, á fin de que el mismo proceda al exámen de las mercancías de los buques convoyados. Puede suceder, v. gr., que bajo las sombras de la noche, de una espesa niebla, ó del mal tiempo que interrumpe el órden de la navegacion de los buques convoyados, algun extranjero, cubriéndose con el pabellon que protege á éstos, se haya introducido furtivamente entre ellos, como ha sucedido algunas veces. Si hay presunciones fundadas de que se ha verificado un hecho semejante, claro es que al hacerse la denuncia al comandante del convoy, está obligado á proceder por sí mismo ó por medio de sus oficiales, á hacer una visita al buque ó buques sospechosos, y aun á admitir un oficial del buque beligerante para que sea testigo del acto, sin que por esto se rebaje en lo más mínimo la dignidad del gobierno que representa.—"Parece que la justicia, dice el citado autor de acuerdo con el buen sentido, debe aconsejar al comandante del convoy que tome en consideracion la denuncia que le haga un crucero. Si esa denuncia es vaga é insignificante, si no es más que una simple presuncion fundada en delaciones anónimas, no mere-

ee por cierto ser tomada en consideracion, porque ni los tratados ni la sana razon deben admitirla, porque no seria sino resultado de la codicia ó de una combiacion clandestina. Pero si tal denuncia se funda en títulos positivos y evidentes, no se alcanza la razon de justicia, conveniencia ó dignidad para rechazarla. Al admitirla sin embargo, el comandante del convoy debe practicar por sí mismo la investigacion, sin permitir que el crucero se entremeta á hacerle, porque ceder en este punto seria entonces herir la dignidad de su bandera, permitiendo que un extranjero ejerciese actos de autoridad en un buque en que solo él tiene derecho de mandar. Lo más que podria admitir, seria la presencia de un oficial de parte del crucero, y si rehusa esta medida por un falso punto de honor, correria el riesgo de comprometerse, provocando una querrela inevitable, y aun las vías de hecho, cuyas consecuencias seria imposible prever"..... (Rayneval, *de la Liberté des Mers*, tom. 1. cap. 18, § 4.....)

Lo dicho procede cuando los buques de guerra que dan el convoy pertenecen á la misma nacion de los buques convoyados, y no cuando pertenecen á otra igualmente neutral. La razon de esta diferencia es muy clara: si un gobierno merece crédito cuando responde auténticamente de la conducta de sus súbditos ó ciudadanos, no sucede lo mismo cuando se trata de personas extranjeras que no residen en su propio territorio, y ningun Estado se halla en el caso de atenderse á lo que sobre este particular afirma aquel ó su representante. Sin embargo, el Conde Lucher-Palli, *Principes du Droit public maritime*, en la conclusion, opina que los gobiernos civilizados deberian, de comun acuerdo, establecer un código de derecho marítimo, que tuviese por base, entre otros principios, el siguiente:—"No visita los buques mercantes, sino en el caso en que no sean convoyados por un buque de guerra de la nacion ó que pertenezcan ó por el de otra potencia que los hubiese admitido bajo su proteccion."—Pero en resumen, esta es una teoria bella, si se quiere; mas por ahora ninguno la ha admitido en la práctica. El derecho consuetudinario y aun el convencional, están en contra.

Durante la última guerra, esta cuestion se agitó tambien entre los Estados Unidos y Dinamarca. El gobierno Danés publicó en 1810 una ordenanza declarando que se tendrian por buena presa los buques neutrales que, siendo neutrales respecto de la Gran Bretaña, y las demas naciones que con ella se hallasen en guerra, se valiesen de convoyes ingleses en el Báltico y en el Atlántico. Por consecuencia de esta disposicion, fueron apresados algunos buques americanos y declarados buena presa en Dinamarca juntamente con sus cargamentos. Mas adelante se estableció sobre este punto una larga discusion entre ambos gobiernos siendo Ministro de los Estados Unidos en Copenhague el publicista americano Mr. Wharton, cuya autoridad hemos tan frecuentemente invocado. Entre otras razones alegadas por el hábil negociante, presentaba las siguientes:—"El principio sentado por la enunciada ordenanza, tal como ha sido interpretada por los tribunales de este país, consiste en que el simple hecho de haber navegado bajo un convoy enemigo es, per se, una causa justificable, no ya de simple captura ó detencion, sino aun de condenacion ante los tribunales del otro beligerante; y ese precin-

diendo de las pruebas de la propiedad, sin tomar en cuenta las causas ó motivos que hubiesen obligado á los buques neutrales á juntarse al convoy; ni la legalidad de su viaje, ó la inocencia de su conducta bajo otros respectos. La equidad de una pretension tan rigurosa de parte de un beligerante, tan nueva en su apariencia y tan importante por sus consecuencias, antes de ser aprobada por los Estados neutrales, merecia ser rigurosamente demostrada por los publicistas, y era necesario hacer ver que habia sido admitida por el uso de las naciones. Ni uno solo de los numerosos intérpretes del derecho internacional habia hecho mencion de ella: hasta allí ninguna nacion beligerante habia obrado jamas en consecuencia de ese principio, y no podia decirse que una sola nacion neutral lo hubiese aceptado nunca."

"Los buques americanos de "que se trata, (prosigue el distinguido diplomático) se ocupaban en su acostumbrado y legal comercio entre la Rusia y los Estados Unidos, y ni estaban armados, ni habian opuesto resistencia alguna á los cruceros Daneses: fueron apresados al regresar de su viaje despues de haber pasado el Báltico y sometidos al exámen de los cruceros y autoridades de Dinamarca; y se les condenó en virtud de un edicto que les era desconocido, que por consiguiente no existia para ellos al tiempo de su partida de Cronstad, y debia considerarse como una medida no autorizada de una legislacion retroactiva, á menos que no se demostrase su conformidad con la ley comun y preexistente de las naciones, cierto es que el hecho de haberse encontrado en compañía de un convoy enemigo podia hacer presumir que el buque y su cargamento eran enemigos, de la propia manera que se presume, hasta obtener la prueba en contrario, que las mercancías apresadas á bordo de un buque enemigo pertenecen á éste. Pero semejante presuncion no es de aquellas que el derecho llama *juris et de jure*, que se tienen por concluyentes y no admiten prueba en contrario. En el caso que nos ocupa, no hay mas que una ligera presuncion, que por consiguiente debe ceder en presencia de la prueba en contrario....." (*Wheaton, Elements of Internat. Law, part. 4, Cap. 3, § 32.....*)

Este negocio se concluyó en 1830 en favor de los Estados-Unidos, si bien estipulándose, que no sirviese de precedente ni de regla para lo futuro en los casos ocurientes. Mucho valió, por cierto, la habilidad del negociador americano; pero no es muy seguro que deje de ser un hecho irregular, y aun ilegal, el de un buque neutral navegando bajo el convoy de uno de los beligerantes, y en todo caso esa circunstancia no puede ni debe librarle de la visita, si esta se realiza en el acto. Mas si el buque neutral se reúne accidentalmente en alta mar á uno ó muchos buques de guerra pertenecientes á una potencia beligerante, y navega con ellos en conserva, sin pretender su proteccion ni tener mas objeto que librarse de las molestias de la visita á favor de algun ch. que, ó combate, que accidentalmente sobreviniese entre los enemigos, eso no parece que sea sino un ardid inocente, que no debiera imputarse á delito, ni por consiguiente someter al buque y su cargamento á la pena terrible de confiscacion. Tal era precisamente el caso de los buques americanos, cuya conducta merecia disculpa por el deseo

natural que tenían de libertarse del estrechado rigor de los derechos de Napoleón sobre bloqueo continental.

Por el Tratado celebrado entre México y la Gran Bretaña en 21 de Febrero de 1841, publicado como ley en 13 de Junio de 1841, convinieron por el art. 4º en el registro de aquellos buques mercantes de ambas naciones, de los cuales se sospechara por motivos fundados que se ocupaban en el tráfico de esclavos ó que habian sido equipados con dicho intento, ó que durante el viaje en que se encontraran con los buques cruceros de ambas Naciones, se hubieran empleado en el tráfico de esclavos contraviendo á las estipulaciones del Tratado; conviniendo tambien en que los referidos cruceros pudieran detener á dichos buques, y enviarlos ó conducirlos al punto en que debieran ser juzgados.—Acordaron, que tal derecho no se haria efectivo dentro de una línea tirada desde la Boca del Rio Bravo del Norte, en el grado de latitud Septentrional veinticinco, cincuenta y cinco, y longitud noventa y siete, veinticinco al Occidente de Greenwich, hasta el puerto de Sisal, en la Península de Yucatan, en el grado de latitud Septentrional veinticinco, seis, y de longitud noventa, cuatro tambien al Occidente de Greenwich, debiendo siempre entenderse que si algun buque del cual se sospeche que se ocupa en el tráfico de esclavos, se descubriera fuera de dicha línea por un crucero Mexicano ó Británico, y lozró introducirse en ella, no por eso se considerará protegido por la presente restriccion. Por fin excluyeron de la visita el mar Mediterraneo y los mares de Europa, situados fuera del estrecho de Gibraltar, y hacia el Norte del paralelo treinta y siete de latitud Septentrional, y á la parte oriental del Mediterraneo situado á veinte grados Oeste de Greenwich.—Puede verse la pieza A. anexa al referido Tratado que contiene las Instrucciones sobre tal visita, detencion, arresto y demas procedimientos del caso; aunque por ahora esas estipulaciones están en suspenso; puesto que por las comunicaciones del Ministro de Hacienda de la República C. Matias Romero, de 21 de Diciembre de 1867, dirigidas por lo respectivo á la convencion Inglesa á Barron, Forbes y Comp. y por la convencion Española á D. José Maria Basco, D. Raimundo Mora y D. Casimiro Collado, (publicadas en el Diario Oficial de Enero de 1868, el gobierno declaró: que no consideraba subsistentes los Tratados celebrados entre la República y las potencias extranjeras que trajeron la guerra á México ó desconocieron al Gobierno Republicano, reconociendo al llamado Imperio: que no desconoce el gobierno Constitucional los créditos extranjeros que se han mandado amortizar en almonedas públicas; pero que si desconoce carácter internacional en las convenciones, y que deban subsistir los términos de pago en un arreglo fenecido.

Con ocasion de haberse tratado de la accion de los Tribunales del País sobre los extranjeros, me pareció oportuno hacer mérito de las anteriores doctrinas, que entre sí tienen sin duda un perfecto enlace; y por igual razon, aunque mejor hubiera sido haberlo hecho en el punto de Competencias, no creo inconducente acenar aquí las doctrinas referentes á la inviolabilidad de los Ministros públicos extranjeros, en la que se han estrellado muchas veces las mas justas providencias judiciales.

Las personas de los *Ministros públicos*, desde atrasados tiempos se han considerado como sagradas é inviolables. Así nos lo hacen entender las *leyes 17, ff. de legation, y 7, D. ad legem Juliam de vi pública*, diciendo la primera que los Legados se reputan *santos ó sagrados*, prohibiendo maltratarlos ó insultarlos, sin que sirva de excusa que son *legados del enemigo*, estimando el maltratamiento ó injuria como *delito cometido contra el derecho de gentes*; y queriendo la segunda, que los culpables sean perseguidos como *reos de violencia pública*, sea que maltraten á su embajador ó á solo un individuo cualquiera de su comitiva.

Estas máximas son acatadas por todas las Naciones, y aunque en general están obligadas á amparar y poner á cubierto de todo desmán á cualquiera extranjero que se halle en sus territorios, esa obligación es mayor tratán los de los *Ministros públicos*, porque en el primer caso, la ofensa no pasa de delito del orden común, que no ofende sino á la gran familia humana á la que el ofendido pertenece; pero en el caso segundo, es un atentado que infringe la fé nacional, una injuria del derecho de gentes, que no solo hiere al soberano á quien el Ministro representa, sino á la seguridad común de todas las naciones.

De esta distinción en la naturaleza de las injurias, nacen otras dos diferencias con respecto á sus resultados. Es la primera: que el soberano en cuyo territorio se ha cometido el delito contra un simple particular, puede castigarlo ó considerarlo con mas ó menos rigor, según las circunstancias; mientras que el perdón de una ofensa hecha á un Ministro público, solo puede otorgarlo el soberano á quien aquel representa. Es la segunda diferencia, que en este caso, la pena debe ser mas grave que en el primero. La *ley 19, del D. de legation*, prevenia que los que insultasen á un *Embajador* fuesen entregados á la potencia extranjera á quien aquel representaba; y esto mismo hicieron la Inglaterra en 1627, y la Rusia, habiendo sido puesto el conde de Zabor á disposición del rey de Suecia por haber injuriado al enviado de éste; pero lo común es que el soberano en cuyo Estado ha sido injuriado un ministro extranjero, se toma el cuidado de hacer justicia por medio de sus mismos Tribunales. La República mexicana para esta clase de ofensas ha expedido la ley de 6 de Diciembre de 1856 que se publicará oportunamente en esta coleccion.

La violencia contra un Ministro público solo tiene excusa cuando ha provenido de provocacion de éste, por la que ha puesto á su ofensor en la necesidad de *repeler la fuerza con la fuerza*.

Si el Ministro público fué ofendido por persona que no tenia conocimiento de su carácter, entonces el delito desciende á la categoría de *común*, cuya pena exclusivamente toca imponer á los tribunales del País en que se cometió, y no á la nacion á quien representa el Ministro ofendido.

Sobre tal delito México ha dado la ley de 6 de Diciembre de 1856, que se publicará, repito.

Sobre esta clase de ofensas, es oportuno insertar aquí la siguiente ejecutoria: "Sello sexto.—De oficio.—Años de mil ochocientos cincuenta y seis y cincuenta y siete.—México, Noviembre 10 de 1857.—Vista esta causa que comenzada á

nstruir por el juzgado 5º ha terminado éste contra el capitán graduado de comandante de escuadrón D. Juan Velasco por excesos cometidos en la casa del señor encargado de negocios de S. M. B., consistentes en haber manifestado conato de bajar la bandera de Inglaterra, que con ocasion del cumpleaños del primer magistrado de la República estaba anarbolada en la referida casa, y haber dado algunos chicotazos á Luis Garduño, criado doméstico del mismo señor encargado.

Considerando: que de Autos solo resulta aseverada por el referido Garduño y por Antonia Lopez, la grave injuria de haber pretendido Velasco *teñir el pabellon inglés*, según asientan se los dijo aquel (fojas 4 y 21), que queriendo nueva legislación que la prueba sea tan clara como la luz del mismo día, de tal manera que no admita duda alguna, que no estriben en señales y presunciones, y que no se imponga pena sino según lo alegado y probado en sentir de las *leyes 12, tit. 14, p. 3, y 7 tit. 31, p. 7*, es de estimarse el testimonio de los expresados Garduño y Lopez, incapaz de justificar el delito que imputan á Velasco, a quien en manera alguna perjudica lo depuesto por los mismos testigos por *discordar* en la circunstancia mas esencial en el caso, asegurando el uno que únicamente á él, y á solo, le dijo Velasco *que si seguia enarbolada la bandera la mandaría bajar*; que de tal pretension *nadie fué testigo*, y que ella fué expresada esa sola vez, y á solo, como va dicho, (fojas 17, vuelta y 27) mientras la Lopez sostiene no haber sido así, sino que en público dijo el propio Velasco: *que llevaba orden de bajar el pabellon citado*, (fojas 21, vuelta y 27), lo que sin duda hace que se estimen singulares los declarantes no habiendo por esto plena prueba, aunque en vez de dos fueran mil, según asienta Escriche en su *Dic. raz. de Leg. y Jur. voz "testigos"*. Hevia Bolaños en su *Cur. Philip. Par. 1, §. 17, núm. 24*, y la *ley 28, tit. 16, p. 3º*, que enseña *que si se desacordasen los testigos diciendo el uno que fué hecho (algo) en un lugar ó el otro en otra parte non valdria su testimonio*; que este se hace de todo punto nulo, atendiendo á la contradiccion de los referidos Garduño y la Lopez, que recíprocamente se han desmentido al ser careados (fojas 27), sosteniendo cada uno su deposicion, siendo por esto de atenderse la doctrina del citado Escriche *voz "contradiccion"* en donde escribe: *"cuando los testigos generalmente hablando, se contradicen ó discorдан en alguna circunstancia esencial, se tienen por testigos singulares y no hacen plena prueba aunque sean muchos"* no dejando pasar desapercibido, que por otra parte, aun prescindiendo de lo asentado por Garduño desmintiendo á la Lopez, el dicho de la mujer en doctrina de Villanova obs. 10, cap. 4, núm. 113, no merece entera fe, cuando por él, como en el caso se impondria pena corporal: que la circunstancia de haber chicoteado Velasco al predicho Garduño (fojas 16, vuelta 17, frente y vuelta, 18 vuelta y 21 vuelta) hace parcial y tachable el aserto de éste, atendido el *Febrero Mexicano de Pascua* en el lib. 3, tit. 4, cap. 2, §. 8, pág. 321 del tomo 7º, en donde se lee: *"que por falta de imparcialidad no puede ser testigo el enemigo del reo aunque la causa sea privilegiada, esto es, de aquellas en que se admiten testigos menos idóneos, entendiéndose que hay tal enemistad cuando entre el testigo y el reo ha habido motivo grave de ella, aunque aquel diga que no es enemigo de*