

prohiben absolutamente el comercio con las plazas sitiadas ó bloqueadas. Si se adoptara y estableciera este principio por todas las naciones civilizadas quedaria reducido el derecho de visita, causa de tantos inconvenientes y perjuicios para el comercio neutral, á los casos en que se presumiera fundadamente que se habia faltado á las prescripciones subsistentes.

« La justicia y la humanidad reclaman que las calamidades de la guerra se limiten estrictamente á los beligerantes y á los que toman participacion voluntaria en las operaciones militares. Los neutrales que de buena fé se abstengan deben quedar en libertad de continuar su comercio con aquellos sin restricciones de ninguna especie. »

A vivos y luminosos debates dió lugar la nota que antecede en las cámaras y en la prensa inglesa. Pretendíase por algunos, que formaban en verdad la mayoría, que Inglaterra estaba en su derecho sosteniendo la abolicion del corso, desde el momento en que habia reconocido el principio de que el pabellon cubre el cargamento, y sostenian, al mismo tiempo, que era inadmisibile la inviolabilidad de la propiedad privada en las guerras marítimas, porque con una práctica semejante no se conseguiria mas que prolongarlas indefinidamente.

Casi todos los Estados de Europa y de América se adherieron á la declaracion tan combatida por el gobierno norte-americano. El de Bélgica propuso, que para dar mayor fuerza y solemnidad á este acto, se estableciese, no por medio de una nota, sino en virtud de un contrato; pero esta proposicion no llegó á ser un hecho práctico, á causa de la oposicion del gabinete británico á que se tomase en consideracion.

El 28 de junio, es decir, dos meses después de publicada aquella, el conde Walewski, ministro que era entónces de relaciones exteriores, enumeró en una exposicion dirigida al Emperador, las naciones que se habian adherido á la referida manifestacion. Hé aquí cuales fueron: Baden, Baviera, Bélgica, Bremen, Brasil, el ducado de Brunswick, Chile, república Argentina, Dinamarca, Dos-Sicilias, república del Ecuador, Estados romanos, Francfort, Grecia, Guatemala, Haiti, Hamburgo, Hannover, los dos Hesse, Lubeck, Mecklenburgo-Schwerin, Mecklenburgo-Strelitz, Nassau, Oldemburgo, Sajonia-Coburgo-Gotta, Sajonia-Meiningen, Sajonia-Weimar, Suecia y Noruega, Suiza, Toscana, Wurtemberg. Entre estas adhesiones puede contarse tambien la del gobierno del Uruguay, hecha con la salvedad de la ratificacion necesaria del poder legislativo.

Debates producidos por la nota de M. Marcy.

Adhesiones á la declaracion del congreso de Paris.

España manifestó su conformidad, del mismo modo que Méjico, con los tres puntos que no se referian á la abolicion del corso.

No estaba ciertamente exenta de puntos oscuros la determinacion adoptada por el congreso de Paris, y convertida mas tarde en un principio de derecho marítimo admitido por la mayor parte de los pueblos de ambos continentes. Uno de sus defectos, y el que contribuyó quizás á que no fuese acogida unánimemente, era su solidaridad, necesaria por otra parte, puesto que sin ella no hubiera renunciado la Gran-Bretaña á sus máximas tradicionales. Tambien pecaba por su forma, que careciendo de la precision y requisitos indispensables en los pactos, ha dado lugar posteriormente á no pocas cuestiones acerca de su validez y fuerza legal. Así vemos que al paso que en Austria apareció firmada solamente por el ministro de relaciones exteriores, en Prusia y en Francia se ha publicado como ley general.

Presenta igualmente otro aspecto, que puede ocasionar largas controversias de difícil solucion. Tal es la fijacion del límite en que sea obligatoria. No admite la menor duda que sus disposiciones no pueden imponerse á los pueblos que no las han reconocido, como sucede con España, Méjico y los Estados-Unidos, que podrán expedir *cartas de marca*, si les conviniese, el dia que se hallen empeñados en una guerra marítima. Pero, ¿cuál será su eficacia entre los signatarios y sus adherentes?

Algunos publicistas ingleses han sostenido que su nacion no debia considerarse obligada por una declaracion que no se hallaba contenida en las estipulaciones del tratado de 1856. Este no es, sin embargo, un argumento muy poderoso, porque se reduce á combatir la forma y no el fondo, por el cual tiene realmente una fuerza obligatoria innegable, supliendo á los defectos de la primera la solemnidad y extension que ha recibido con posterioridad.

La guerra de Cerdeña y Francia contra Austria, en 1859, la confirmó de una manera explícita y vino á aclarar algunos puntos dudosos de la jurisprudencia marítima de los beligerantes.

La ordenanza del gobierno austriaco, publicada el 13 de mayo de 1859, establecia las reglas siguientes:

1ª. Se mandaba á las autoridades militares y civiles del imperio que observasen rigurosamente las disposiciones de la declaracion de 16 de abril de 1856, prohibiendo en particular á los bu-

Adhesiones condicionales.

Algunas consideraciones sobre esta declaracion.

1859. Guerra de Italia.

Ordenanza del imperio de Austria.

ques austriacos que se armasen en corso y á los nacionales que tomasen parte alguna en semejantes actos.

2ª. Que confiando en la reciprocidad de conducta se concedía á los pertenecientes á Cerdeña y Francia que se hallasen surtos en los puertos imperiales, la facultad de tomar carga y dirigirse al extranjero, á condicion de que no trasportasen contrabando de guerra ni géneros de ilícito comercio.

3ª. Se prohibía á las naves nacionales traficar con el enemigo, permitiéndoles que hicieran, por su cuenta y riesgo, el comercio de cabotaje y el que quisiesen emprender con puertos extranjeros.

4ª. Se disponía que no podrian conducir á un punto cualquiera, ni desde ninguno del imperio, estos artículos: cañones, armas enteras ó en piezas, plomo, azufre, pólvora, salitre, cápsulas, balas y otras municiones, ni caballos ó mulas.

5ª. Que igualmente se prohibía el transporte de los efectos que sirven para la construccion, armamento y sostenimiento de los buques, como lona, áncoras, cadenas, cables, máquinas de vapor completas ó sus piezas separadamente, maderas de construccion, bueyes, cerdos y toda especie de carne salada. Del mismo modo no se permitiría la salida de vapores ú otra clase de barcos construidos, á menos de no tener un permiso especial de los gobernadores respectivos, á quienes se habia autorizado para extender pases de exportacion sobre todos los objetos prohibidos, cuando lo estimaren oportuno.

6ª. Declaróse, por último, que permanecian vigentes la ordenanza de 29 de enero de 1850, la circular de 1854 y las demás disposiciones adoptadas respecto á la admision en los puertos del imperio de buques de guerra neutrales.

Aun fueron mas favorables para los Estados que guardaban una completa neutralidad, las declaraciones hechas por los gobiernos de Francia y de Cerdeña, puesto que excluyeron del contrabando de guerra el carbon de piedra.

Estos acontecimientos dieron, pues, á la declaracion del congreso de Paris un valor práctico, que prueba suficientemente el carácter obligatorio de los principios que estableció, sirviendo así indirectamente de réplica á los que le han puesto en duda.

La guerra civil de los Estados-Unidos dió márgen á muy graves cuestiones que se relacionaban directamente con el estado de neutralidad.

Entre otras puede mencionarse la de la nave *Alejandra*, construida en Liverpool. El representante norte-americano

Cuestiones suscitadas por la guerra civil de los Estados-Unidos.

El *Alejandra*.

en Lóndres llamó sobre ella la atencion de los ministros de la reina Victoria, demostrando que el partido rebelde habia sufragado los gastos ocasionados. Procedióse, por tanto, á su captura y se decretó su confiscacion, de conformidad con lo dispuesto en el acta de 1819, pero habiendo sido reclamada por los señores Sillem, el tribunal, después de amplios debates contradictorios, falló en favor de los peticionarios.

El buque llamado *Alabama* se dió al mar desde el puerto británico referido, el dia 29 de julio de 1862, completamente desarmado. Toco luego en uno de escasa importancia con objeto de recibir á su bordo una tripulacion enganchada en aquel para hacer el corso y se dirigió desde allí á las Azores, donde tomó su armamento, que habia sido trasportado por embarcaciones mercantes de la misma procedencia.

Este corsario capturó y destruyó un número considerable de barcos mercantes pertenecientes á los federales, cruzó la altura del cabo de Buena-Esperanza y recibió hospitalidad y auxilios en varios puertos ingleses de cuyos súbditos estaba compuesto exclusivamente su equipaje; siendo, al fin, echado á pique, no sin que ántes mediara un combate de algunas horas, por la corbeta federal *Kearsarge*. Igual suerte cupo á otros muchos armados y equipados tambien dentro del territorio jurisdiccional de la Gran-Bretaña.

Tan repetidos actos de naturaleza idéntica no podian pasar en silencio por parte de los Estados-Unidos y, en su consecuencia, M. Adams dirigió á lord Russell el 7 de abril de 1865 una nota, que dió comienzo á una correspondencia diplomática finalizada en noviembre del mismo año. Probaba en ella cual era la índole de los actos acaecidos y la aquiescencia del gobierno inglés á su realizacion, siendo el origen de todo el haber reconocido como beligerantes á los insurgentes de un modo *precipitado y sin precedente alguno* que justificase semejante conducta; reconocimiento que dió lugar á la creacion de una marina rebelde con elementos puramente ingleses, que produjo, como era de esperar, grandes perjuicios al comercio norte-americano y ventajas positivas al de la Gran-Bretaña.

Lord Russell contestó en 4 de mayo, rechazando las acusaciones lanzadas contra el ministerio de que formaba parte, y discutiendo ampliamente acerca de los armamentos y equipos de *El Alabama*, *El Shenandoah* y *La Florida*, se esforzó en probar que habia hecho todo cuanto le era dable para evitar aquellas

El *Alabama*.

1865. Primera nota de M. Adams á lord Russell.

Respuesta de lord Russell.

infracciones de las leyes porque deben rejirse los neutrales, deduciendo que no podia ser responsable de los hechos consumados fuera del territorio británico, aun cuando el buque que los perpetrase hubiera salido de él. Y en apoyo de su razonamiento citaba la conducta observada por los Estados-Unidos en las guerras de emancipacion de las colonias de la América latina, como principio favorable á la doctrina de que «una nacion no está obligada á conceder indemnizacion alguna cuando ha obrado con arreglo á las prescripciones vigentes, á pesar de las violaciones que se hayan cometido de la neutralidad y los perjuicios que puedan haberse ocasionado á otra.»

Diez y seis dias después recibió lord Russell la respuesta de M. Adams, en la cual insistia en sus apreciaciones anteriores. Entrando luego en los debates relativos al equipo y salida de buques, patentizaba que en la del *Alabama* muy especialmente existian una parcialidad y una negligencia innegables por parte de las autoridades británicas, añadiendo que las corroboraba lo muy bastante la negativa de los consejeros de la reina Victoria á aceptar las modificaciones al acta de neutralidad propuestas por los Estados-Unidos para hacerla mas eficaz é ineludible. En cuanto á la conducta observada con España y Portugal manifestaba que además de las concesiones hechas sin pérdida de tiempo en pro de las reclamaciones de la corte de Lisboa, el gobierno habia perseguido incesantemente á los que infringian las leyes; no observándose igual conducta con los insurrectos que habitaban Inglaterra como agentes de los confederados. Por lo demás, decia M. Adams, este gobierno concedió á España la reparacion debida aceptando en el tratado de 1819 sus reclamaciones, como justa compensacion de las que á su vez tenia pendientes contra ella. Lamentábase tambien de que el *Alabama*, después de haberse escapado de Inglaterra (palabras textuales de lord Russell), hubiera podido regresar y volver á salir de muchos puertos británicos, en los cuales, léjos de ser detenido y desarmado como exigian las prescripciones vigentes sobre la materia, habia encontrado una proteccion decidida, siendo este un proceder contrario á la práctica seguida por otras naciones en casos análogos.

En su réplica del 2 de agosto, lord Russell expuso, que el reconocimiento de los confederados como beligerantes, *sui generis*, era reclamado por los hechos existentes al par que por los futuros, y que obrando el gobierno inglés de esta manera habia admitido *ipso facto* el derecho que asistia á los Estados-Unidos para

Segunda
nota de M.
Adams.

Réplica de
lord Russell.

cerrar sus puertos al comercio de la Gran-Bretaña, juntamente con el de detener y visitar sus barcos en alta mar. Con referencia á lo dicho acerca del acta de neutralidad manifestaba, que no entraba en los planes de los ministros de S. M. B. la introduccion en ella de reforma alguna, á no ser que la experiencia demostrase, lo que hasta aquella fecha no habia sucedido aun, la insuficiencia de la legislacion vigente, que no adquiriria mayor eficacia con las alteraciones enunciadas. Por último, termina rehusándose á aceptar un arbitraje, porque equivaldria á poner en tela de juicio si el gobierno inglés habia obrado de buena fé y con la diligencia requerida en la custodia y aplicacion de sus preceptos legislativos y si los abogados de la Corona habian comprendido bien, al emitir sus dictámenes, los estatutos británicos; cuestiones cuya discusion no podia tolerar Inglaterra sin menoscabar su dignidad.

En una nueva nota, el ministro norte-americano mantuvo las aserciones que habia emitido en sus precedentes, añadiendo que no bastaba con que un gobierno guardara y cumpliera fielmente lo dispuesto en sus leyes, si estas eran ineficaces.

En octubre del mismo año M. Adams, dirigiéndose otra vez á lord Russell manifestaba, que en vista de la negativa del gabinete de Lóndres á someter el punto en discusion á un arbitraje, el de Washington no presentaria ninguna otra proposicion.

Sin embargo, el segundo, en una nota fechada el 3 de noviembre, después de examinar otra vez el proceder que tuvieron los Estados-Unidos con las cortes española y portuguesa y el observado por la Gran-Bretaña durante la guerra civil de aquellos, pasa á tratar de los enganches extranjeros admitiendo que el acta ha sido ineficaz, pero que no es superior en este punto el estatuto de la Union, por cuyo motivo propone que ambos gobiernos se pongan de acuerdo para adoptar las reformas convenientes nombrando, al efecto, una comision internacional.

M. Adams, en su nota del 21 de octubre, dilucida nuevamente lo ocurrido con el *Shenandoah* pretendiendo que el gobierno británico era responsable de los perjuicios inferidos por las capturas que habia efectuado. Porque en tanto que *El Kearsage* echaba á pique *El Alabama*, el equipaje de este era trasbordado á un yate particular, *El Deerhound*, que le condujo á Inglaterra, de donde salió poco después para tripular el corsario en cuestion, que

Contra-réplica
de M.
Adams.

Nueva nota.

Contestacion
de lord
Russell.

Nota de M.
Adams.

no habia entrado jamás en ningun puerto de los confederados. Y sin embargo, añadía el representante de la América del Norte, el gobierno inglés que nada hizo para evitar que se consumaran estos hechos, admitió su resultado como legitimo, y dispuso que el *Shenandoah* gozase en todos los puertos del Reino-Unido de los derechos y privilegios inherentes á los buques de guerra comisionados en debida forma; dando con esto lugar á que hiciese muchas aprehensiones y destruyera no pocas naves con posterioridad á la terminacion de la guerra.

Esta carta motivó otra de lord Clarendon, en la cual daba por terminada la correspondencia diplomática seguida sobre tan grave asunto, no solo porque conceptuaba que se habia discutido ya suficientemente, sino por temor de que su prolongacion produjera resultados desfavorables á la perfecta armonía que debia reinar entre ambos países, cuya conservacion consideraba de mucha importancia.

Resumiendo ahora esta notabilísima correspondencia diplomática, encontramos que los Estados-Unidos reclamaban del gobierno inglés la indemnizacion de los daños y perjuicios que habian ocasionado á su comercio los corsarios confederados, fundándose en las siguientes consideraciones:

1ª. Que la Gran-Bretaña habia reconocido á los rebeldes como beligerantes, precipitada é injustificadamente, de lo cual resultó un estado de cosas que hizo factibles los actos ilegales cometidos.

2ª. Que las medidas tomadas por el gobierno inglés para impedir la salida de buques armados y tripulados en los puertos del reino, con infraccion de su carácter neutral, habian sido tardías é insuficientes, bien porque los consejeros de la Corona hubiesen interpretado las leyes de un modo falso, ya por la mala fé ó incapacidad de los funcionarios públicos subalternos, ó bien por la ineficacia de las actas, todo lo cual se reducía en definitiva á una cuestion puramente interior en la cual no debia mezclarse el gobierno de los Estados-Unidos.

3ª. Que el de la Gran-Bretaña no habia procedido al embargo, detencion ó desarme de los corsarios, ni les habia negado el asilo, después de haber salido ilegal y fraudulentamente de los puertos del reino.

4ª. Que tambien se habia negado á proponer la reforma de las actas del parlamento, ó á informar al mismo sobre el asunto, no obstante los pasos dados en este sentido por el gabinete de Washington á título de reciprocidad y por algunos súbditos británicos interesados en que su nacion conservara estrictamente el carácter neutral.

5ª. Que habia descuidado ó desestimado perseguir á ciudadanos de la pretendida confederacion ocupados públicamente en tripular y armar buques con infraccion de los deberes neutrales de Inglaterra, á pesar de las muchas pruebas que se habian presentado para autorizar un proceder contrario.

6ª. Que merced á esta conducta los rebeldes habian logrado organizar y sostener una fuerza efectiva de buques de vapor dedicados á cruzar contra el comercio de los Estados-Unidos; los cuales habian hallado asilo y hecho reparaciones y provisiones de carbon y víveres en los puertos ingleses y habian sido tripulados por súbditos de la misma nacionalidad.

7ª. Que, por último, se habia proporcionado de este modo á la insurreccion una ayuda eficazísima, ventajas considerables á Inglaterra y á la república norte-americana perjuicios incalculables.

El gobierno inglés habia respondido:

1º. Que el reconocimiento de los rebeldes como beligerantes era necesario en la época en que se efectuó, que interesaba lo mismo á los Estados-Unidos que á Inglaterra y que gracias á él los primeros pudieron ejercer los derechos de visita y bloqueo.

2º. Que el gobierno obró de buena fé y con la diligencia necesaria haciendo cumplir las leyes para conservar su carácter neutral y que, si habia faltado en ciertos casos capacidad á los funcionarios subalternos ó actividad á los superiores, no era de ello responsable la nacion hasta el extremo de conceder indemnizaciones por actos cometidos fuera de la jurisdiccion del reino.

3º. Que embargó y persiguió en los puertos de sus colonias á buques acusados de haberse tripulado con infraccion de los deberes neutrales, pero que no estaba en la obligacion de rehusar el asilo ó proceder al desarme de los que habian recibido comision de un Estado beligerante, bajo el pretexto de que en su origen y ántes de poseer su carácter actual se habian equipado indebidamente dentro de sus aguas jurisdiccionales.

4º. Que el gobierno no estaba convencido que las actas del parlamento fueran ineficaces, hasta el punto de urgir de tal modo su enmienda, que su no revision pudiera atribuirse á falta de buena fé.

5º. Que habia resuelto *bona fide* y segun el dictámen de consejeros competentes la cuestion de si debia ó no perseguir á los individuos designados.

6º. Que si á pesar de todo, se habian dado á la mar fraudulentamente algunos buques tripulados en sus puertos, el gobierno no era

responsable de los actos de hostilidad que hubieran cometido fuera de su territorio y que habia cumplido con su deber estando preparado y dispuesto á restituir todas las capturas ilegales que condujesen.

7º. Por último, que era incompatible con su dignidad y con su honor someter á un arbitraje las reclamaciones de los Estados-Unidos.

Pero era imposible que no produjeran efecto alguno en el ánimo del gobierno inglés por una parte la correspondancia de M. Adams y la actitud de los Estados-Unidos respecto á sus leyes de neutralidad, y por otra la experiencia alcanzada acerca de su ineficacia. Esto dió lugar á que el 30 de enero de 1867 se nombrara una comision encargada de revisarlas y principalmente el acta de 3 de julio de 1819 del tiempo de Jorge III conocida con el nombre de *Foreign enlistment act*. Su informe, presentado aquel mismo año al parlamento contiene principios mas radicales que los del acta referida y los de los mismos Estados-Unidos, y está suscrito por los jurisconsultos mas eminentes de Inglaterra: Cranworth, Bramwell, Phillimore, Cairns, Baring, Fewis. Propónese en él que se consideren como ilegales no solo el equipo, armamento y expedicion de un corsario destinado á un beligerante extranjero, sino la construccion misma del buque, bajo pena al constructor y facultad al poder legislativo de confiscar la nave.

Opinion particular de M. Harcourt.

Uno de los firmantes, M. Harcourt, conocido tambien bajo el pseudónimo de *Historicus*, se ha opuesto á esta teoría y se ha visto en el caso de motivar su opinion. En su concepto, la prohibicion de construir buques perjudica de un modo considerable á una industria en que la Gran-Bretaña tiene sobre las demás naciones reconocida superioridad. Observa que los astilleros ingleses ejercen en cierto modo el monopolio en la construccion de los de coraza; que todas las marinas extranjeras se dirigen á ellos para proporcionárselos, y que conceder á las autoridades la facultad de impedir la de uno cuya quilla comience á ponerse, seria desanimar á los constructores y á los ingenieros y obligar á los gobiernos de los demás Estados á construir ellos mismos. Bajo el punto de vista político M. Harcourt piensa que si se adoptan las medidas de la comision, será preciso aumentar de un modo considerable el presupuesto de la marina real, á fin de que esté en situacion de construir en cualquiera circunstancia los buques que hoy pide á la industria privada, obligada á limitar su esfera de accion por la amenaza que pesaria sobre ella desde el momento en que estallase una guerra entre dos naciones del globo.

Una vez desarrollados estos principios M. Harcourt propone que los comisarios recomienden el principio de que en tiempo de guerra no sean admitidos en los puertos británicos los buques que tomando parte en las hostilidades no hayan sido comisionados al efecto en debida forma.

Sea cual fuere el resultado del informe, no puede negarse su inmensa importancia, porque revela una tendencia en el gobierno inglés á establecer sobre mas sólidas bases los principios en que descansa la neutralidad de la Gran-Bretaña (1).

La guerra de Austria y Prusia contra Dinamarca, en 1864, consagró nuevamente los principios establecidos por las declaraciones de 1854 y el congreso de Paris de 1856. La ordenanza del gobierno austriaco de 3 de marzo de 1864 dispone:

1864.
Guerra de Austria y Prusia contra Dinamarca.

Que la captura de las naves sospechosas, se verificará solamente por los buques de guerra del Estado.

Que los pertenecientes á potencias neutrales ó á sus súbditos, cualquiera que sea el propietario del cargamento, no podrán ser apresados llevando en regla los papeles de mar, no teniendo á bordo contrabando destinado al enemigo y pudiendo acreditar debidamente su carácter;

Que ninguna embarcacion podrá ser detenida ó capturada en los límites del territorio marítimo neutral;

Que se declaran artículos de contrabando de guerra, pero solo en el caso de que se destinen á los puertos enemigos; los cañones, obuses, pedreros, armas de toda especie, bombas, granadas, balas, mechas, cápsulas, pólvora, salitre, azufre, corazas, objetos de equipo, monturas, y, en general, todos aquellos que puedan servir inmediatamente á los usos de la guerra, exceptuando las provisiones necesarias á la defensa de la tripulacion ó del buque;

Que los mercantes neutrales navegando en convoy bajo la proteccion de uno de guerra que pertenezca á una nacion neutral, no estarán sujetos al derecho de visita, bastando con que el capitán del segundo declare que sus papeles están en regla y que no llevan á bordo artículos de contrabando.

Pero mas explícito y terminante todavía que el anterior es el reglamento publicado por el gobierno dinamarqués el 16 de febrero del mismo año. Sus principales disposiciones son:

(1) Véase el *Moniteur universel*, 15 juin 1868.

Primera. — Se considerará bloqueado un puerto enemigo cuando le cierre uno ó muchos buques de guerra de tal modo que no pueda entrar ni salir ninguno mercante sin exponerse manifiestamente á ser capturado.

Segunda. — A su arribada al puerto en que haya de efectuarse, el jefe de los cruceros notificará el bloqueo, por medio de una circular, á los cónsules de las naciones extranjeras que en él residan, é invitará á los capitanes de las naves neutrales que se encuentren fondeadas á fijar el término en que podrán zarpar y si el que pidieren se juzga conveniente y no se solicita un nuevo plazo, no podrá oponerse á su salida impedimento alguno.

Tercera. — La expedición de una nave neutral para un puerto bloqueado ó el rumbo hácia él no hace procedente su captura, como tampoco lo será por la tentativa de romper la línea bloqueadora si se supone racionalmente que puede ignorarse la existencia del bloqueo cuando se trata de forzarle. En este caso la autoridad á quien corresponda se apresurará á ponerle en conocimiento del buque y después de haber hecho mencion de él en los papeles de mar, principalmente en el que acredite su nacionalidad, le dejará en libertad para que siga otra ruta.

Cuarta. — El buque que después de recibir esta notificación ó cuando existan motivos fundados para creer que no le era desconocido el bloqueo, intente salvarle, podrá ser capturado.

Quinta. — El jefe que infrinja las reglas establecidas anteriormente para la seguridad de las naves neutrales, ó que en general abuse de su poder en perjuicio de ellas, sufrirá una pena proporcionada á la gravedad de los hechos y podrá además ser condenado á indemnizar los daños que ocasione.

Fija también este reglamento los casos en que será procedente la captura de los buques enemigos y de los sospechosos, especificando con mucha detención los hechos que pueden ocurrir, y provee lo necesario para la conservación y sostenimiento de los apresados. En cuanto á los artículos que se habían de considerar como contrabando de guerra no encontramos diferencia alguna esencial con los principios generalmente admitidos por la jurisprudencia de las naciones.

Pero las prescripciones de este reglamento, conformes en un todo con la política tradicional seguida por Dinamarca en esta materia, no se practicaron con regularidad en la guerra á que venimos refiriéndonos. El bloqueo de los puertos prusianos, declarado el día 15 de marzo, distó mucho de ser efectivo. Las naves penetraban en ellos y

volvian á salir sin que fueran molestadas en lo mas mínimo, apareciendo solo muy rara vez y á grande distancia el pabellon danés. Lo cierto es que la conducta observada no prejuzga la cuestion de derecho ni establece un precedente favorable al bloqueo *per notificationem*.

La guerra sostenida por Prusia é Italia contra el Austria, en 1866, presenta la misma asimilacion que las precedentes, á la declaracion del congreso de Paris. Se hizo todavía mas por las dos últimas de las naciones citadas, puesto que convinieron en que no solo se respetaria á los buques neutrales, sino que se eximiria igualmente de captura á los enemigos, que no condujeran contrabando de guerra ó tratasen de forzar un bloqueo.

Resumiendo, pues, lo acaecido en este período, último de los tres en que hemos dividido la historia de la neutralidad, podemos afirmar que en su trascurso se han reconocido estos principios:

- 1º La inviolabilidad de la propiedad neutral á bordo de buques enemigos y viceversa.
- 2º La abolicion de los armamentos en corso.
- 3º La desaprobacion del bloqueo *per notificationem*.
- 4º La determinacion mas precisa y conveniente de los artículos que constituyen el contrabando de guerra.
- 5º La exactitud más rigurosa en el cumplimiento de los deberes que impone la neutralidad. *

* Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, pp. 55-63; Ortolan, *Diplomatie de la mer*, vol. II, p. 485; *Moniteur universel* du 15 juin 1868; Meyer, *Corpus juris confederationis germanicæ*, t. II, p. 655; Marquardsen, *Der Trentfall*, 1862, p. 9; Dana, *Elem. int. law*, by Wheaton, note 216. pp. 536-581; *Supplements to the London Gazette*, oct. 11 and nov. 15, 1865; Kent, *Com. on am. law*, vol. I, pp. 115-124; Phillimore, *On int. law*, vol. III, pp. 211-219, 227-237; *Discurso de lord Russell*, de 23 de marzo, 1865; *Discurso de sir R. Palmer* de 13 mayo, 1864.

1866.
Guerra de
Prusia é Ita-
lia contra
Austria.

Resúmen.