

§ 635. En el estado actual del derecho de gentes, dice Hautefeuille, los buques de guerra que se hallen en peligro de naufragio son admitidos y socorridos en los puertos neutrales, y hasta en los enemigos. Pero en rigor de derecho no es sostenible que dos pueblos que están en guerra puedan prestarse recíprocamente asilo, y esta es la doctrina que Inglaterra ha practicado.

En 1758, M. Martel, capitán de navio que mandaba *El Belicoso*, se vió obligado á separarse de la escuadra francesa, que bajo las órdenes del almirante Duchaffault habia sostenido un encarnizado combate con otra británica muy superior en número y fuerzas, y merced á un error deplorable se aproximó al canal de Bristol. Cerca de la isla de Londy pudo reparar sus averías. Continuando, empero, los vientos contrarios, no contando con víveres, mas que para cinco dias, teniendo á bordo ochenta enfermos y hallándose el resto de la tripulacion extenuada de fatiga, el capitán Martel se decidió á arribar á Bristol confiando en que su buque seria respetado por las autoridades inglesas como en casos análogos lo habian sido otros de esta nacion por la de Francia. Enderezó, pues, su rumbo hácia el puerto mencionado y en el camino se encontró al *Antelope*, navio británico, cuyo capitán le aseguró que no seria molestado; pero lo cierto es que apenas habia fondeado cuando fué capturado y sus tripulantes detenidos en calidad de prisioneros de guerra.

El artículo 14 del reglamento francés de 26 de julio de 1778, que ha sido confirmado posteriormente por varias disposiciones, ordena que se considerán buena presa las embarcaciones enemigas que encallen en las costas de Francia.

Otros fueron, sin embargo, los principios que se observaron en la época del primer imperio con una fragata de S. M. B. Encargada de vigilar la desembocadura del Loire causó infinitos perjuicios y molestias al comercio francés. Mas una noche que se adelantó bastante hácia tierra chocó contra las peligrosas rocas que allí se encuentran y su perdicion era inevitable si no recibia un pronto socorro. Prestósele, á petición suya y muy eficaz, la comisaría de Croisic, logrando salvarse de un naufragio seguro. La Gran Bretaña recompensó este acto de generosidad poniendo en

Ortolan, *Dip. de la mer*, liv. 3, ch. 8; Pistoye et Duverdy, *Traité des prises*, tit. 1, ch. 1, sec. 3; Pando, *Derecho int.*, p. 465; Steck, *Versuch über handels*, p. 173.

libertad á los prisioneros que tenian algun lazo de parentesco con los que habian coadyuvado al salvamento del guarda-costas.

Otro ejemplo de esta naturaleza nos ofrece la historia marítima de España. En 1746 el capitán Edwards, que mandaba el buque inglés *Elisabeth*, sorprendido por uno de los huracanes que con tanta frecuencia azotan el golfo mejicano, se refugió en la Habana, y se presentó al gobernador militar, manifestándole que le entregaba la nave y que podia considerar á la tripulacion como prisioneros de guerra. Pero aquel elevado funcionario le contestó que en atencion á la causa que motivaba su arribada no podia tratarles como enemigos sino como á desgraciados, y que, por tanto, podian reparar sus averías y salir luego libremente, añadiendo, que á fin de que caminasen con toda seguridad les extendería un salvo conducto hasta las islas Bermudas.

Al poco tiempo de comenzada la lucha intestina en los Estados-Unidos el gobierno británico declaró, que no se admitirian en los puertos ingleses las presas de ninguno de los beligerantes. Por rigorosa que parezca esta resolucion es innegable que estuvo en su derecho al adoptarla, aunque sea materia dudosa determinar hasta qué punto respetaba obrando así los tratados que habia celebrado con la república norte-americana. Aquella manifestacion, publicada el dia 1º de junio de 1861, dejaba subsistentes los principios generales que rejian sobre el derecho de asilo.

Pero algunos meses después, el 31 de enero de 1862, los ministros de la reina Victoria ponian en vigor un reglamento que les anulaba por completo. Disponíase en él que no se permitiria la entrada y permanencia por mas de 24 horas en las aguas, radas ó puertos del reino y de sus colonias, á los buques de guerra ó corsarios de los beligerantes; que su estancia en el territorio marítimo de la monarquía podria ser mayor en los casos de tormenta, falta absoluta de víveres ó de averías, y que aun entónces saldrian en la primera de dichas circunstancias inmediatamente de pasado el peligro, y en las segundas 24 horas después de haber concluido la provision ó los reparos; que esta disposicion dejaria solo de cumplirse fielmente cuando, con arreglo á la ley de las naciones, lo exigiera así la salida de un mismo puerto de buques enemigos; y, por último, que se prohibia igualmente á los ya mencionados hacer un acopio superior al que fuera preciso para llegar al puerto mas próximo de su país.

Las prescripciones que anteceden limitan de un modo tal el asilo que

le convierten en un simple refugio, y son además contrarias á las estipulaciones del tratado que la Gran Bretaña celebró en 1794 con el gabinete de Washington. Verdad es tambien que la conducta de este en aquella ocasion fué producto inevitable de las circunstancias.

Con efecto, el origen de las severas determinaciones contenidas en el reglamento que hemos extractado fué un hecho acaecido en Southampton.

A fines del año 1861 arribó á este puerto el *Nashville*, buque de guerra de los confederados con objeto de ejecutar algunas reparaciones que le eran indispensables para continuar su navegacion. Poco después entró en el mismo la corbeta federal *La Tuscaloosa*, y se detuvo en él para vigilar á su enemigo y atacarle, así que se hiciera á la mar. En vista de su actitud marcadamente hostil, las autoridades locales tuvieron que intervenir en el asunto, y la nave abandonó su punto de observacion, sin renunciar á sus proyectos, y habiendo permanecido un mes aproximadamente en las aguas inglesas con violacion patente de las reglas mas precisas del derecho internacional. *

§ 636. No siendo indiferente para un Estado neutral la admision en cualesquiera de sus puertos de una fuerte escuadra beligerante por las dificultades que con tal motivo pueden suscitarse, han estipulado algunos en sus tratados el número de que aquellas han de componerse para tener derecho á entrar en sus aguas.

En el tratado de 1667, celebrado entre Inglaterra y Holanda, renovado posteriormente, se convenia en que no podrian entrar en un solo puerto mas de ocho buques de guerra pertenecientes á uno de los contratantes.

El firmado por Dinamarca y la república de Génova, en el año de 1789, reduce el número de aquellos á cuatro.

Rusia y Portugal convinieron, en 1798, que admitirian seis de cada nacion respectiva.

Por último, la segunda de estas naciones concluyó otro tratado, en 1810, con Inglaterra, en el cual no se fija número determinado.

Conviene notar que en ninguno de todos los citados se especifica

* Hautefeuille, *Droits des nations neutres*, tit. 6, ch. 2, sec. 1; Ortolan, *Dip. de la mer*, liv. 3, ch. 8, in fine; Pistoye et Duverdy, *Traité des prises*, tit 6, sec. 7.

la cabida y armamento que hayan de tener las naves; omision que solo se explica por la necesidad de dejar en estos casos cierta amplitud á las facultades de la autoridad local. *

§ 637. Hé aquí cuales son las condiciones que suele imponérselas generalmente;

1.^a Deben sostener relaciones pacíficas con todos los buques surtos en el puerto, y aun con los armados ó de guerra pertenecientes á su adversario que se hallen entre ellos.

2.^a No pueden aumentar el número ni el calibre de sus cañones, ni comprar ó embarcar armas portátiles, ni municiones de guerra.

3.^a Se las prohíbe reforzar su tripulacion, como así mismo hacer alistamientos voluntarios, aunque sea entre sus compatriotas.

4.^a No se les permite acechar en los puertos y radas, cabos ó islas, la salida ó la entrada de las naves contrarias, ni procurarse noticias cerca de los demás sobre las unas ó las otras. Tampoco podrán hacerse á la vela para perseguir á ninguna que se halle ya señalada por el vigía del puerto.

5.^a Del mismo modo estarán imposibilitadas para ponerse en camino inmediatamente después que lo verifique otra cualquiera.

6.^a No harán uso de la fuerza ni de la astucia para recobrar presas hechas á los conciudadanos que estuvieren en el mismo lugar, ó para libertar á los prisioneros de su nacion.

7.^a No tienen facultad para proceder á la venta de las capturas que hubieren hecho en tanto que los tribunales competentes no las hayan declarado válidas.

Vamos ahora á ocuparnos del análisis de las condiciones que anteceden, establecidas por el uso como reglas que deben seguirse.

La primera es de tan fácil comprension que no se presta á interpretaciones ni dudas de ninguna especie. Es claro por demás que desde el momento en que un buque beligerante realice actos hostiles en un puerto neutral, se coloca bajo la jurisdiccion local, pierde las inmunidades que correspondan á su bandera y facultades á las autoridades competentes para que intervengan en sus acciones. Los culpables de esta clase de violaciones, dice Hautefeuille, podrán ser juzgados y condenados por los tribunales del país, y aun ejecutados como si fue-

* Hautefeuille, *Droits des nations neutres*, tit. 6, ch. 2, sec. 1; Mably, *Traité du droit public*, vol. II, p. 300.

Condiciones generales que suelen imponerse en estos casos á los buques beligerantes.

Análisis de las reglas precedentes.

ran piratas. Mas á pesar de tan severo como fundado juicio, lo cierto es que en estas infracciones hay que tener muy en cuenta las circunstancias que las han acompañado, y que no pocas veces han quedado impunes.

La prohibicion que determina la segunda de aumentar la clase ó calidad del armamento, del mismo modo que las provisiones de guerra, debe, segun Klüber, ser absoluta. Hautefeuille admite una excepcion referente á los efectos tomados á bordo de los buques de la nacion á que pertenece el beligerante y opina que uno de guerra puede recibir las municiones y el armamento de un corsario ú otro cualquiera siempre que tenga la misma procedencia ó nacionalidad. Pero si esta práctica se admitiese serian innumerables los abusos á que daria lugar. Hablando de este asunto no es posible prescindir de citar un hecho histórico. El reglamento del Gran Ducado de Toscana, publicado en 1778 estableció la libertad del puerto de Liorna, para comerciar en armas y provisiones de boca y de guerra.

Ocupándose de la condicion tercera que impone la prohibicion del enganche de voluntarios, aun entre los compatriotas, Galiani dice, que puede haber algunos casos en los cuales no sea precedente su aplicacion, y Azuni, yendo todavía mas léjos, admite esta clase de alistamientos cuando los que les acepten no se hallen al servicio del Estado neutral. Hautefeuille piensa que es lícito reclutar tripulantes entre los equipajes de los buques de la misma nacion que se encuentren en el puerto, y que aun se podrá emplear extranjeros si la nave de que se trata no puede emprender nuevamente su navegacion por carecer de la gente necesaria para la ejecucion de las maniobras. Se han celebrado por algunas naciones tratados en los cuales se estipula que está permitido el enganche de marineros en aguas de países neutrales, con la condicion de que no se admitan los ciudadanos de aquellos en que se efectuare, ni se haga uso de la fuerza para con los compatriotas; pudiendo citarse entre otros, el reglamento toscano de 1778 mencionado anteriormente, los de Génova, Venecia y los Estados-Pontificios, y la ordenanza austriaca de 1803 (1).

(1) Las dos condiciones anteriores, es decir, la prohibicion del alistamiento de marineros y soldados y el armamento de buques beligerantes en los puertos neutrales, han sido objeto de las mas terminantes declaraciones por parte del gobierno de los Estados-Unidos, que á principios de 1793, y con ocasion de la guerra europea, manifestaron que considerarian como violacion de su independecia y posicion neutral el armamento y equipo de buques beligerantes dentro de sus puertos y que no extenderian á estos actos el derecho de asilo. La misma doctrina se aplicó al alistamiento de soldados y marineros que se consideró como ilegal aun con respecto á los extran-

La regla cuarta no admite comentarios, ni se presta á interpretaciones. Que el beligerante no debe aprovecharse, para sorprender á su enemigo, de la proteccion que le concede un Estado, merced á su neutralidad, es un axioma en que predomina de tal modo la justicia y la razon, que no da lugar á un exámen detenido.

En cuanto á la condicion quinta puede decirse que es el complemento de la anterior, porque fácilmente se eludiria esta sin compromiso de ninguna especie, si se concediera una autorizacion libérrima para levar anclas en el momento que se quisiera, pues, de ser así las naves relativamente inferiores tendrian que permanecer indefinidamente en el 'puerto para no caer en poder de un adversario que las venceria á mansalva (1).

Acerca de este punto surgen en la práctica algunas cuestiones que no dejan de tener importancia. Por ejemplo, ¿ puede una nave beligerante salir, cuando no haga aun 24 horas que lo efectuó otra que no tenga el mismo carácter? Hautefeuille resuelve muy acertadamente este caso en sentido negativo, atendiendo á que los buques no están exentos por la neutralidad del registro y captura, esto es, de actos propiamente de guerra; siendo, por tanto, necesario que se les proteja contra una agresion de que no puede librarlos su consideracion neutral. Preséntase tambien en estas circunstancias otra alternativa, cuya solucion merece estudiarse detenidamente por las consecuencias que puede tener. Nos referimos á la prioridad de la salida, tratándose de dos ó mas embarcaciones de guerra, que se hallen en el mismo fondeadero. La práctica observada es que se dé la preferencia á la que haya arribado primero. Pero esto tiene el inconveniente de que se sujeta á la que llegó mas tarde al capricho ó la mala voluntad de la que la ha precedido, y para obviarle se ha recurrido á un expediente que reune á su sencillez una equidad intachable, el cual consiste en que la última esté autorizada á darse á la mar, previniendo á la autoridad competente con 24 horas de anticipacion, á fin de que

jeros. Estos principios han sido generalmente adoptados por los publicistas. El derecho de ordenar quintas, dice Vattel, corresponde exclusivamente á la nacion ó al soberano, y el alistamiento de voluntarios no se podrá hacer sin su permiso. Los que sin él lo efectuen infringen uno de los mas sagrados derechos del príncipe y de la nacion y podrán ser castigados de una manera ejemplar.

(1) En 1863 y con ocasion de la guerra civil de los Estados-Unidos se cambiaron algunas notas diplomáticas entre el representante inglés en Madrid y el ministro español de relaciones exteriores; y, segun resulta de ellas, Inglaterra y España aceptan la regla de las veinticuatro horas como un principio sancionado por el derecho internacional.

su adversario se aproveche, si á bien lo tiene, del plazo designado que no empieza á correr hasta el momento en que el buque se halla dispuesto para hacerse á la vela.

Estos principios fueron rígidamente aplicados en 1759, por el gobernador de Cadiz, á la nave francesa *Le Fantasque*. La ordenanza austriaca de 1803 dispone, en su artículo 13, que no están obligadas á guardar el plazo de 24 horas las escuadras ó buques de guerra cuyos jefes respectivos empenen su palabra de honor ante el capitán del puerto de no perseguir ni atacar, mientras no haya expirado, los pertenecientes á su enemigo.

La condicion sexta es consecuencia indeclinable del principio de la inviolabilidad del territorio neutral, que no se presta á encubrir los ardides de la guerra, ni los actos hostiles franca y abiertamente pronunciados.

No es igualmente posible fijar los actos de la regla séptima, última de las que estamos analizando. Ni los tratados, ni las ordenanzas, ni la práctica, están conformes en esta materia. Así vemos que mientras algunos Estados se niegan á dar asilo á las presas hechas por los beligerantes, otros se le conceden amplísimo, siendo también múltiples las condiciones de tramitación de la causa, venta, etc., etc., impuestas por cada nación. Merced, pues, á esta falta de uniformidad no es posible determinar con fijeza la conducta que debe seguirse en tales casos. *

Los corsarios en los puertos neutrales. § 638. Por lo general, los buques armados en corso no han merecido la consideración y el respeto con que se ha distinguido siempre á los de guerra. Justifican algunos esta diferencia manifestando que los primeros no ofrecen las garantías que

* Hautefeuille, *Droits des neutres*, tit. 6, ch. 2, sec. 1; Azuni, *Droit maritime*, ch. 5, art. 1; Galiani, *Dei doveri dei neutrali*, cap. 10, § 4; Klüber, *Droit des gens mod.*, § 285; Halleck, *Int. law*, ch. 22, §§ 12, 14, 16; Wheaton, *Elém. droit int.*, pte. 4, ch. 3, § 16; Kent, *Com. on am. law*, vol. I, pp. 118, 122; Ortolan, *Dip. de la mer*, liv. 3, ch. 8; Vattel, *Droit des gens*, édition Guillaumin, annotée par Pradier-Fodéré, liv. 3, ch. 2, §§ 13, 15; Bynkershoek, *Quæst. jur. pub.*, lib. 1, cap. 22; Wolfius, *Jus gentium*, § 754; Martens, *Précis du droit des gens*, édition Guillaumin, annotée par Ch. Vergé, §§ 310, 312; Martens, *Recueil*, vol. III, pp. 24, 426; Bello, *Derecho int.*, pte. 2, cap. 1, §§ 4-6; Riquelme, *Derecho púb. int.*, lib. 1, tit. 2, caps. 11, 17; Abreu, *Sobre presas*, pte. 1, cap. 5; Chitty, *Commercial law*, vol. I, pp. 441, 444; Phillimore, *On int. law*, vol. III, §§ 142 et seq.; Heffter, *Droit int.*, §§ 146-150; De Cussy, *Droit maritime*, liv. 1, tit. 3, § 13; Molloy, *De jur. mar. et nav.*, lib. 1, cap. 3, § 7; Pistoye et Duverdy, *Traité des prises*, tit. 1, ch. 1, sec. 3; Ward, *Hist. law of nations*, vol. II, p. 291; Manning, *Law of nations*, pp. 170 et seq.; Nelson, *Opinions of U. S. atty's genl.*, vol. V, p. 336.

los últimos, y que su misión es tanto más odiosa cuanto que tiene por objeto exclusivo apoderarse de la propiedad particular; motivo en que se han apoyado algunos pueblos para negarles el goce del derecho de asilo, concediéndoles solo el de refugio en caso de fuerza mayor. Tal ha sido la conducta que Portugal siguió durante las guerras de la revolución francesa, y la del reino de las Dos-Sicilias en 1740 y 1756.

Pero esta no es la práctica más generalmente observada. Por el contrario, casi todas las naciones les acogen en sus puertos, tratándoles como á los de la armada, si bien imponen á su admisión algunos requisitos de cuyo cumplimiento se hallan eximidos los segundos. Aplícaseles también con todo rigor la regla de las 24 horas, y no se les permite la salida bajo palabra, sino mediante una fianza, que sea suficiente para responder de su proceder ulterior.*

§ 639. Las embarcaciones dedicadas al comercio son admitidas con toda libertad en los puertos neutrales. Pero si alguna tomare un cargamento de armas, y muy principalmente si consiste en piezas de artillería, es costumbre exigirle una caución que, en caso necesario, pueda resarcir los perjuicios que cause si ha hecho uso de ellas. Galiani pretende que la que se encuentre en esta situación se halla sujeta á las mismas formalidades prescritas para los barcos de guerra.

Los buques mercantes son libremente admitidos.

§ 640. Pero ahora se presenta necesariamente otra cuestión, y es la de saber, qué consideración merecerán cuando se hallen armadas en guerra. Hautefeuille que es el primero que la ha propuesto y estudiado sostiene que deben ser tratadas como corsarios, con excepción del caso en que el puerto neutral en que se hallen sea el de su consignación mercantil. Pero esta proposición nos parece inadmisibles, y su mismo autor lo reconoce así, cuando dice que no por esto debe cuidarse menos de que no se proceda al aumento de medios de defensa ó á la provision de municiones de guerra.

Consideración que debe darse á los barcos mercantes armados en guerra.

Quando un Estado en virtud de su soberanía niega el asilo en los puertos de su pertenencia á los beligerantes, deberá hacerlo expresa y terminantemente; porque de lo contrario subsistirá en todo su vigor la regla general que les faculta para penetrar en ellos, y su in-

* Hautefeuille, *Droits des nations neutres*, tit. 6, ch. 2, sec. 2; Galiani, *Dei doveri dei populi neutrali*, pt. 1, cap. 10, § 3; Martens, *Recueil*, vol. II, p. 597; vol. III, pp. 24, 27, 49, 55, 60, 68, 75; vol. VI, p. 375; vol. VII, pp. 140, 495; *sup.* vol. III, pp. 528, 536, 540, 547.

mediata consecuencia, que es la conservacion de su derecho de territorialidad sobre los prisioneros de guerra y las presas que conduzcan. Esta cuestion, resuelta en el sentido que acabamos de exponer, fué ámpliamente discutida con motivo de la captura de *El Lilla* por una escuadra británica acaecida en el trascurso de la guerra de Crimea. *

Desembarco de prisioneros de guerra. § 641. No está permitido el desembarco de prisioneros á no ser que se ejecute para devolverles su libertad. Por mas que la razon y justicia de esta disposicion sean evidentes hasta la saciedad, no ha sido nunca estipulada en tratado alguno. Ortolan dice en su apoyo, que la detencion de aquellos en territorio neutral seria un acto realmente hostil é inconciliable con los deberes que impone la neutralidad. Pueden, sin embargo, sobrevenir circunstancias en que se les autorice para saltar á tierra sin que proceda la restriccion mencionada, como sucederia si existiese á bordo una enfermedad contagiosa.

«Un deber de humanidad, dice Hautefeuille, justificará entónces la infraccion de la regla, que no debe verificarse sin permiso expreso del soberano correspondiente.» **

Legislacion vigente sobre el derecho de asilo. § 642. Hemos expuesto ya cuales son las causas de la indeterminacion que reina en el derecho de asilo. Por tanto es necesario acudir á las declaraciones, ordenanzas y reglamentos dictados particularmente por cada pueblo para fijar en cierto modo su significacion y resultados.

Declaraciones de Suecia y Dinamarca. Con motivo de la guerra de Crimea, Suecia y Dinamarca declararon que admitirian en sus puertos á los buques de las naciones beligerantes, permitiéndoles que hicieran provisiones, con excepcion de los artículos que constituyen contrabando de guerra, pero que les impedirian arribar á las plazas fuertes, del

* Hautefeuille, *Droits des nations neutres*, tit. 6, ch. 2, sec. 4; Galiani, *Dei doveri dei populi neutrali*, cap. 10, § 4; Lampredi, *Commerce des neutres*, pte. 1, § 1, p. 20; Hubner, *Saisie des batiments*, liv. 2, ch. 2, § 8; Loccenius, *De jure maritimo*, lib. 2, cap. 4, § 7; Halleck, *Int. law*, ch. 22, § 11; Ortolan, *Dip. de la mer*, vol. II, ch. 8; Martens, *Précis du droit des gens*, édition Guillaumin, annotée par Ch. Vergé, § 312; Heffter, *Droit int.*, §§ 126, 150; Cushing, *Opinions of U. S. Attys genl.*, vol. VII, p. 123; Manning, *Law of nations*, p. 387.

** Hautefeuille, *Droits des nations neutres*, tit. 6, ch. 2, sec. 3; Vattel, *Droit des gens*, édition Guillaumin, annotée par Pradier-Fodéré, liv. 2, ch. 7, § 132; Martens, *Recueil*, suppl. vol. III, p. 546.

mismo modo que conducir y vender sus presas en parte alguna del territorio nacional, á no ser por causa de naufragio ó fuerza mayor. *

El congreso de los Estados-Unidos ha tratado siempre de garantir las condiciones esenciales de la neutralidad, á cuyo fin, como ya hemos dicho, tendia la ley de 1794, revisada y restablecida en 1818. Inglaterra siguió este ejemplo en el acta del parlamento 59, Jorge III, ch. 69, intitulada, «acta para impedir el alistamiento ó enganche de los súbditos de S. M. en los ejércitos extranjeros y el armamento ó equipo con fin de guerra y sin permiso de S. M. en los dominios de la Corona.» Los estatutos 9 y 29 de Jorge II que tenian por objeto impedir la formacion en Francia y España de las legiones jacobistas, castigaban con la pena de muerte la entrada al servicio de un Estado extranjero. Pero estas leyes pecaban tanto de duras como de incompletas, puesto que no preveian el caso de equipar buques, ni el de que la nacion á cuyo servicio se entrase no estuviese reconocida. El acta de Jorge III salvó estos inconvenientes, imponiendo una pena menos severa y poniendo á continuacion de las palabras «rey, príncipe, Estado ó potentado,» las de «colonia ó provincia revestida de poderes gubernamentales.» **

Con motivo de la discusion que sobre esta acta se promovió en el parlamento el año de 1823, sir J. Mackinstosh 1823. Discusion en el parlamento británico. miembro de la oposicion, manifestó que reconocia el derecho que asiste á todas las naciones para prohibir á sus súbditos que tomen parte en guerras extranjeras, á fin de evitar los conflictos que semejante conducta puede producir, pero insistió en que los principios de la neutralidad exigian que se sostuviesen las leyes antiguas, y sobre todo que no se alterasen con ventaja evidente para una de las partes beligerantes. Los que se alistaron, dijo, bajo las banderas de un país sublevado, se hallan en peor situacion, por meritoria que sea su causa, que los que sirven á otros ya reconocidos, porque corren el riesgo de verse tratados como rebeldes y no poder ser reclamados legalmente en calidad de prisioneros de guerra. M. Canning replicó, que una vez ajustada la paz, en 1814, entre Inglaterra y España, la primera se habia comprometido á no prestar socorro alguno á las entónces llamadas colonias americanas sublevadas contra la metrô-

* Dana, *Elem. int. law*, by Wheaton, eighth edition, note 208, p. 524; Phillimore, *On int. law*, vol. III, § 141.

** Wheaton, *Elem. droit int.*, pte. 4, ch. 3, § 17; Kent, *Com. on am. law*, 5 th. edition, vol. I, p. 123.