

dra ó el jefe superior de un ejército no tienen, generalmente hablando, poder para establecerles, ni para extender á una plaza cercana el que exista ya en otra decretado de una manera competente. Mas si se tratase de un general ó de un almirante que se hallaren en un país lejano, menester es admitir que resúmen este poder.

Apoyándose en este raciocinio, el almirantazgo británico decidió, en el caso de *El Rolla*, que la limitación de la facultad de un comandante no tiene lugar en los apostaderos distantes de la residencia del gobierno, porque se presume delegada en los jefes que se envían á ellos toda aquella parte del poder soberano necesaria para la buena dirección del servicio en que se les emplea.

Algunos sostienen que fuera de estos casos es de tal modo indispensable que el mandato emane directamente del poder central, que el jefe de las fuerzas de mar ó de tierra que haga la declaración precitada estará obligado á exhibir sus instrucciones, siempre que se pretenda que ha obrado sin la debida autorización. Sin embargo, los neutrales no se hallan facultados para oponerse á los actos de que estamos tratando, so pretexto de la incompetencia del que los ejecuta. Debe además tenerse presente que no siempre es factible, ni conveniente, la publicación de las órdenes recibidas. Puede igualmente ocurrir que sobre una disposición tomada, si se quiere, desautorizadamente, recaiga con posterioridad la aprobación del poder competente, remediándose de ese modo su vicio originario é impidiendo toda averiguación ulterior. Pero si así no fuese, esto es, si el Estado beligerante desaprobara lo hecho, ó si se prueba evidentemente que ha habido exceso de atribuciones, se podrán alegar estos motivos como válidos y concluyentes en pro de las infracciones que puedan cometerse. Por eso, si el jefe de una escuadra extiende el bloqueo mas allá de los límites ordenados, el capitán que tratara de forzar la línea, aun después de habersele hecho la notificación correspondiente, no incurrirá en pena alguna.\*

§ 678. Las dos operaciones militares, cuya historia y fundamento hemos examinado, se confunden bajo cierto punto de vista y obedecen á las mismas leyes y principios; pero, en realidad, tienen por su tendencia una significación distinta.

\* Bello, *Derecho int.*, pte. 2, cap. 8, § 5; Riquelme, *Derecho púb. int.*, lib. 1, t. 2, cap. 18; Halleck, *Int. law*, ch. 23, § 2; Wildman, *Int. law*, vol. II, pp. 178, 179; Phillimore, *On int. law*, vol. III, § 288; Duer, *On insurance*, vol. I, p. 646; Chitty, *Law of nations*, p. 259; Hefster, *Droit int.*, § 154.

El bloqueo se dirige mas bien á la destrucción del comercio enemigo únicamente, al paso que el sitio tiende á la rendición de una plaza imprimiendo en los que la habitan la cualidad de combatientes, ó, cuando menos, cierto carácter militar que produce consecuencias de importancia. Por lo demás, puede acontecer que una ciudad se halle sitiada y bloqueada al mismo tiempo, y pueda tener interceptadas sus comunicaciones por mar y abiertas por tierra ó vice versa.\*

§ 679. Ya hemos demostrado la necesidad de que un bloqueo sea efectivo. Ahora nos toca examinar cuales son las condiciones que han de concurrir para que pueda aplicarse con justicia semejante denominación.

Requisitos indispensables para la legalidad de un bloqueo.

Phillimore opina que para esto es imprescindible, que se cierre completamente la entrada del puerto, porque si se abandona uno solo de los puntos que puedan dar acceso á él, no se conceptuará ya como bloqueado. Estas conclusiones son mas lógicas y terminantes que las de la declaración del congreso de París en 1856. Pero apenas las ha expuesto su mismo autor comienza á limitarlas, concediendo una importancia decisiva en la cuestión de la suficiencia de la escuadra bloqueadora á la opinión de su jefe, afirmando que puede componerse en parte de cruceros. En este punto el publicista inglés retrocede con respecto á la expresada manifestación, pues, aunque esta no establece de una manera terminante que las naves se estacionen delante del puerto, desaprueba indirectamente el bloqueo por medio de cruceros (1).

Opiniones de los escritores.

Otro escritor británico, Reddie, acepta estos principios y conclusiones; si bien es cierto que mas tarde apoya y admite algunas teorías de sir W. Scott, destruyendo así su propia doctrina.

Los que derivan el bloqueo de la conquista, no creen posible su efectividad sin las circunstancias antedichas. Oigamos sino como se expresa Ortolan. « Es evidente que si esta clase de operaciones se emprende con el fin de lograr la rendición ó captura de una plaza por carencia de municiones ó de subsistencias, faltarían completamente los neutrales á sus deberes si trataran de socorrerla con las unas ó

\* Riquelme, *Derecho púb. int.*, lib. 1, tit. 2, cap. 18; Bynkershoek, *Quest. jur. pub.*, lib. 1, cap. 11; Halleck, *Int. law*, ch. 23, § 3; Hefster, *Droit int.*, § 154; Klüber, *Droit des gens mod.*, § 297; Duer, *On insurance*, vol. I, p. 657.

(1) He aquí la definición que da Phillimore del bloqueo. « A blockade *de facto* should be effected by stationing a number of ships and forming as it were an arch of circumvallation round the mouth of the prohibited port where, if the arch fails in any or part altogether. This is the general and safe definition of a blockade » Phillimore, v. III, p. 386.

las otras poniéndola en situación de continuar su resistencia. Los bloqueos por mar son en este caso iguales á los sitios de las plazas fuertes que se verifican en las luchas continentales. Y no se necesita que exista la intención ó la posibilidad de reducirlas por hambre, para que las naciones que permanecen extrañas á la contienda deban respetar dicho acto: su situación reclama que se sometan á la prohibición de traficar y comunicarse con el lugar bloqueado, siempre que lo disponga así el bloqueador, cualesquiera que puedan ser sus propósitos al obrar de ese modo, porque siendo aquel efectivo el beligerante es, en realidad, dueño de las aguas que ocupa. Puede entónces aplicarse respecto al territorio marítimo, como se hace en las guerras terrestres relativamente al continental cuando se ocupa una provincia enemiga, el principio de que el ocupante reemplaza al soberano del lugar en el ejercicio de su poder. Esta sustitución basta para establecer los derechos de los combatientes en el caso de un bloqueo sin que se necesite recurrir á la ficción de Klüber de que el lugar bloqueado puede considerarse bajo el dominio de la potencia que le cerca.»

Wheaton se aproxima mucho en esta materia al sistema tradicional de la Gran-Bretaña. No obstante, como la trata en un terreno real y puramente histórico, se vislumbran en él tendencias propias mas bien del espíritu general de las leyes y tratados públicos que de opiniones individuales, obteniéndose en último resultado la certidumbre de que aumenta el número de los que proclaman la necesidad de fuerzas suficientes, que obstruyan toda especie de comunicaciones.

Gessner reserva á los publicistas alemanes, como Martens, Klüber, Kaltenborn y Heffter, el mérito de haber definido siempre con exactitud el punto que debatimos; no sin que en ellos deje tambien de notarse cierta vaguedad en la parte teórica y algunas contradicciones en la práctica, debidas, sin duda, á las que dominan en la misma legislación. Heffter, por ejemplo, dice, que entiende por bloqueo la facultad que tiene el beligerante de apoderarse de las cercanías de una fortaleza, puerto ó rada y hasta de todas las costas del enemigo, ejerciendo derechos de soberanía durante el tiempo que conserve la posesión real del territorio. Pero luego añade, que la distancia á que deben colocarse los buques depende de las circunstancias, y que *bastará* que se estacionen de un modo conveniente para lograr el fin que se proponen.\*

\* Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, pp. 169-176; Ortolan, *Dip. de la mer*, vol. II, liv. 3, ch. 9, pp. 328, 329; Wheaton, *Elém. droit int.*, pte. 4, ch. 3, 290

§ 680. No se hallan en este asunto mas contextes los tratados, cuyas estipulaciones se resienten de la misma falta de armonía. De todos cuantos se celebraron en el siglo XVII solo tres, que son los de Holanda con Argel en 1662, con Suecia en 1667 y con Inglaterra en 1674, señalan con alguna distinción la efectividad del bloqueo. En el primero encontramos estas frases: *Tum solummodo confiscationi obnoxia erunt, si quando forte urbibus et locis ab una alterave parte sive mari, sive terra, obsidione juxta realiter cinctis, inferentur*. Los restantes y aun los concluidos posteriormente, no hablan de este asunto mas que incidentalmente y en términos generales. Así vemos que los de Utrecht, después de afirmar como principio la libertad de comercio de los neutrales añaden, que no se entenderá subsistente esta regla cuando se trate de plazas « sitiadas, bloqueadas y acordonadas»; doctrina que se ha proclamado de nuevo en los de 1667 y 1670 entre Inglaterra y España, de 1763 entre estas y Francia, de 1766 entre la primera y Rusia, de 1778 entre Francia y los Estados-Unidos y de 1786 entre la misma y la Gran-Bretaña.

Pero á mediados del siglo XVIII se encuentran ya algunos que detallan las condiciones del bloqueo y fijan el número de buques necesario para que sea efectivo, siendo el primero de los de este género el que se concluyó en 1742 entre Dinamarca y Francia, cuyo art. 20 dice: « Y á fin de resolver cualquiera duda que ocurra acerca de esta excepción se ha convenido en que no se reputará bloqueado ningun puerto, cuya entrada no cierren dos buques al menos por el lado del mar ó una batería por parte de tierra, de modo que las naves no puedan entrar sin peligro manifiesto.» El que Holanda y Sicilia firmaron en 1753 exige en su art. 22 la presencia de seis buques de guerra para que sea efectivo el asedio. Pero en los de nuestra época prepondera generalmente la regla de que sean dos, pudiendo citarse como comprobantes, el de 1748 entre Sicilia y Dinamarca, el de 1795 entre España y Austria y de 1818 celebrado por Dinamarca y Prusia, última convención que admite este principio, á pesar de su patente ineficacia. Prescindiendo de él, la tendencia del derecho internacional comienza á hacerse perceptible en este particular desde los albores del siglo presente.

§ 28; Phillimore, *On int. law*, vol. III, pp. 386, 392; Wildman, *Int law*, vol. II, p. 179; Pistoye et Duverdy, *Traité des prises*, tit. 6, ch. 2, sec. 3; Cauchy, *Le droit maritime int.*, époque 5, ch. 4, sec. 5; Heffter, *Droit int.*, § 274; Klüber *Droit des gens mod.*, § 297.

Con efecto, el art. 13 del tratado que concluyeron el 4 de setiembre de 1816 los Estados-Unidos y Suecia estipula que, en vista de la gran distancia que separa á entrambos países y en la incertidumbre de los acontecimientos futuros, las partes contratantes convenian en que la nave mercante que perteneciendo á cualquiera de ellas, navegara con destino á un puerto que en el momento de su partida estuviese bloqueado, no podrá ser capturada ni confiscada, á menos que se probase que pudo y debió saber durante la travesía la continuacion de aquel estado. Pactábase tambien, que una vez puesto el hecho en su noticia, podría ser detenida y condenada si intentaba salvar la línea. Tal ha sido igualmente el espíritu de los tratados celebrados por los Estados-Unidos con Suecia en 1827, con Prusia en 1828, con Méjico en 1831, y con Chile en 1832. \*

Bloqueos fic- § 681. Hautefeuille enumera entra las diversas clases de  
ticios. bloqueos ficticios, el *per notificationem*, el de notoriedad pública ó *de facto* y el verificado por medio de cruceros.

Per notifica- El primero se funda en el valor que se atribuye á la  
tionem. notificacion diplomática, que tiene en este sistema mas importancia que el envio de una escuadra, cuya inutilidad es palpable. Una de las consecuencias mas considerables que se desprenden de esta doctrina, es que no exigiendo un bloqueo semejante la presencia real de fuerzas, puede extenderse á todas las costas enemigas por dilatadas que sean. Este es el principio que sirvió de base á la conducta observada por Inglaterra en el trascurso de sus guerras contra Napoleon I.

El precedente que puede alegarse en favor de esta teoría es el de que algunas naciones le hayan puesto en práctica. Holanda, España, Francia y principalmente Inglaterra le ha aplicado, bien en ocasiones extraordinarias y como medida de represalias, ó ya de una manera definitiva y permanente. Sir W. Scott se expresaba así al ocuparse de la jurisprudencia inglesa: «La notificacion diplomática hecha á un gobierno extranjero tiene por objeto advertir á todos sus súbditos cuyos intereses deben proteger de lo que en ella se trata. Sostengo, pues, que el capitán de un buque neutral no puede alegar nunca la ignorancia de un bloqueo.... Otra diferencia entre el regularmente notificado y el *de facto* es que en el primero basta para constituir una ofensa el acto de hacerse á la vela sin que medie la revocacion formal

\* Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, pp. 176-179; Hautefeuille, *Droits des nations neutres*, vol. II, tit. 9, ch. 1, sect. 2, p. 200, note; Dumont, *Corps diplomatique*, vol. VIII, pte. 2, p. 445; Wenck, *Codex juris gentium recentissimi*, vol. I, p. 521; Moser, *Versuch*, vol. VII, p. 588; Martens, *Recueil*, vol. VIII, p. 251.

de la notificacion.... Por tanto, desde el instante en que un buque abandona su fondeadero para dirigirse al lugar asediado es completa la infraccion y queda la propiedad sujeta á confiscacion. Pero en el caso de uno *de facto* no existe presuncion real de su continuacion y puede admitirse la ignorancia de la parte como excusa legitima....»

No son estos los principios que Francia ha adoptado, por lo menos desde 1778. Así, en la mayor parte de sus tratados, y especialmente en los que ha concluido con las repúblicas sud-americanas, se encuentra la estipulacion siguiente: «La nave mercante que pertenezca á ciudadanos de los dos países y que haya sido expedida con destino á un puerto bloqueado por el otro Estado no podrá ser detenida, capturada ó condenada si previamente no se le hubiere notificado la existencia ó continuacion del bloqueo, bien por las mismas fuerzas bloqueantes ó por algun buque que forme parte de ellas; y para que no se alegue ignorancia, y que el barco que haya recibido la intimacion pueda ser capturado si vuelve á presentarse en el mismo puerto mientras dure el bloqueo, el comandante que haga la notificacion debe poner su visto bueno en los papeles de la nave visitada, expresando el dia, el lugar y la altura en que se verificó aquella y el capitán dará recibo con las mismas declaraciones exigidas en el visto bueno.» (1)

Estas son las reglas que ha observado Francia lo mismo en Méjico que en Buenos-Aires. Cuando bloqueó los puertos de aquella república uno de los capitanes encargados de efectuarlo, pensó que habiéndose puesto el hecho en conocimiento de las potencias extranjeras, no tenia necesidad de participárselo á las naves que intentaran desembarcar municiones de guerra. Con este motivo, el conde Molé se dirigió en 20 de octubre de 1838, al ministro de marina diciéndole:

«M. N. confunde dos cosas distintas en verdad: la notificacion diplomática del bloqueo á los gobiernos neutrales, y el aviso que los jefes ocupados en sostenerle deben dar á las naves mercantes, inclinándose, al parecer, en favor de que el cumplimiento de la primera formalidad releva del de la segunda.

«Semejante conducta es contraria no ya á los principios ordinarios del derecho marítimo sino á las instrucciones de vuestro ministerio, y á las comunicaciones dirigidas en tiempo oportuno al gobierno de los Estados-Unidos y á los cónsules extranjeros residentes en Vera-Cruz.

«No pasaré á enumerar las razones que exigen, independientemente

(1) Véanse los tratados de 1828 con el Brasil, de 1834 con Bolivia, de 1839 con Tejas, de 1843 con Venezuela, y del mismo año con la república del Ecuador.

de la notificación oficial y diplomática, la advertencia de que se quiere prescindir, pero si diré que este aviso interesa altamente á las embarcaciones mercantes y á la responsabilidad del oficial encargado del bloqueo.

« Comprendereis como yo, señor almirante y querido colega, la necesidad de sostener este principio, ó mejor dicho, esta práctica en el bloqueo de los puertos de Méjico. »

Igual regla han adoptado los Estados-Unidos. Al declarar el de los puertos del Sur, el presidente Lincoln decía: « Y si, intentando infringirle una nave cualquiera tratase de entrar ó salir, será advertida en la forma acostumbrada por el jefe de uno de los buques bloqueadores, que anotará en sus papeles la notificación y la fecha en que se hizo. Pero si luego intentare de nuevo hacer lo mismo, será capturada y expedida al puerto mas cercano en el litoral de los Estados-Unidos, donde se decidirá respecto á la nave y á la carga de conformidad con la jurisdicción del país. »

Pero aunque Inglaterra se ha valido en todas sus guerras, excepto en la última de Rusia, del *per notificationem*, no lo ha hecho de una manera directa y como si fuera un principio inconcuso de derecho internacional, sino que se ha esforzado para encubrir esta práctica exponiendo que tal era la doctrina generalmente aceptada ó considerándola como consecuencia indeclinable de las circunstancias en que se encontraba ó como medida de represalia. Como ejemplo y comprobación de esta conducta podemos citar la nota de M. Forster, cuyo objeto era persuadir al gabinete de Washington de que los de 1806 y 1807 habian sido reales y efectivos.

De lo expuesto puede deducirse que semejantes bloqueos son completamente injustificables.

§ 682. La cuestion que acabamos de tratar arrastra en pos de sí otra de muy grande interés, que es la de resolver si un gobierno legítimo podrá servirse de esta clase de operaciones militares en caso de guerra civil, tratándose de lugares ocupados por los rebeldes.

Cuando acaeció la guerra civil en la república norteamericana el congreso votó un acta por la que se autorizaba al presidente para cerrar todos los puertos en que no era posible percibir derechos de aduana, declarando al mismo tiempo procedente la confiscación de las embarcaciones que tratasen de penetrar en ellos. Siendo esta medida de carácter puramente político y local, es indudable que siempre que tenga idéntica significación, un

Conducta que debe observarse sobre este particular en tiempo de guerra civil.

Acuerdo del congreso norteamericano.

Estado beligerante no traspasará, adoptándola, los límites de su derecho.

Mas como quiera que la revolución tomó en aquel país proporciones gigantescas, no fué bastante la disposición mencionada, y su gobierno hubo de recurrir al establecimiento de un bloqueo, conforme con la ley de las naciones, sometiendo á los tribunales de presas, cual si se tratara de una guerra internacional, los casos que ocurrían.

La Gran-Bretaña declaró terminantemente que acataba la última resolución, pero que no reconocía en las autoridades federales facultad suficiente para la otra; oponiéndose así mismo á que el bloqueo fuera beligerante y local á la vez, es decir, á que los puertos confederados se consideraran como combatientes y como rebeldes. \*

§ 683. Hablando Bello de los *de facto*, se expresa de este modo: « Si se puede imputar á los neutrales el conocimiento del bloqueo, la intimación formal de la fuerza bloqueadora es una ceremonia superflua. Por consiguiente no es necesaria la intimación á las naves que están surtas en el puerto bloqueado porque es imposible en este caso ignorar la existencia de una fuerza que pone entredicho al comercio. Otra aplicación de este principio es, que el aviso dado formalmente á un gobierno se presume, al cabo de cierto tiempo, haber llegado á noticia de los pueblos vecinos, sujetándolos en consecuencia á la obligación de respetar el bloqueo. El estar un navío de guerra á la boca de un puerto, aunque él solo baste á cerrarlo, no constituye un bloqueo de suficiente notoriedad para afectar al neutral, á menos que se le convenza de haber recibido informes específicos. Por el contrario, si el hecho es suficientemente visible y notorio, todo navegante que se dirige al puerto bloqueado se presume *prima facie* hacerlo á sabiendas. Hay,

Bloqueo *de facto* ó por notoriedad pública.

\* Hautefeuille, *Droits des nations neutres*, vol. II, tit. 9, ch. 5, pp. 248-262; Ortolan, *Dip. de la mer*, vol. II, liv. 3, ch. 9, pp. 338-341; Dana, *Elem. int. law*, by Wheaton, eighth edition, note 239, p. 687; Wheaton, *Elém. droit int.*, pte. 4, ch. 2, § 28; Halleck, *Int. law*, ch. 23, § 6; Bynkershoek *Quæst. jur. púb.*, lib. 1, caps. 4, 11; Bello, *Derecho int.*, pte. 2, cap. 8, § 5; Riquelme, *Derecho púb. int.*, lib. 1, tit. 2, cap. 18; Dumont, *Corps diplomatique*, vol. VII, pte. 2; Flissan, *Hist. de la dip. française*, vol. VII, p. 64; Heffter, *Droit int.*, § 157; De Cussy, *Droit maritime*, liv. 1, tit. 3, § 11; Pistoye et Duverdy, *Traité des prises*, tit. 6, ch. 2, sect. 2; Kent, *Com. on am. law*, vol. I, p. 145; Phillimore, *On int. law*, vol. III, § 321; Wildman, *Int. law*, vol. II, p. 179; Reddie, *Researches*, vol. II, p. 568; Schoell, *Recueil des pièces officielles*, vol. IX, p. 350; *London gazette*, mayo 20 de 1806, enero 11 y nov. 14 de 1807; *U. S. laws*, vol. XII, p. 256; *Cong. doc.*, 1824.

sin embargo, relativamente á los efectos legales, dos diferencias entre el conocimiento que se supone adquirido por notoriedad, y el que se ha dado por notificación formal. La excepcion de ignorancia, que no puede alegarse en este caso, es admisible á prueba en el otro. Si ha precedido notificación, el acto de zarpar con destino al puerto bloqueado constituye delito; pero si el bloqueo existe solo de hecho, los neutrales no tienen motivo de presumir que se les notificará formalmente su terminacion, y pueden dirigirse al puerto bloqueado, haciendo escala en un paraje no sospechoso, para informarse del estado de cosas.»

En este párrafo se halla resumida la doctrina sostenida y aplicada por los almirantazgos de Inglaterra y las cortes de presas de los Estados- Unidos.

Hautefeuille ha impugnado fuertemente esta clase de bloqueos, y dice, que la notoriedad desempeña en ellos el mismo papel que la notificación en los de gabinete, siendo fácil reconocer que no son mas que una variante de estos, y que cuantas razones se aducen para probar la ilegalidad de los unos son susceptibles de aplicarse á los otros.

Uno de los rasgos característicos de la especie que estamos examinando es que los captores deberán testificar su realidad al tiempo de hacer el apresamiento.\*

§ 684. Modificando lo dispuesto por la neutralidad armada de 1780, en el tratado que Inglaterra y Rusia celebraron en 1801 se convino en que bastaria para considerar un puerto bloqueado, con que se hallara cercado *por buques estacionados ó suficientemente próximos*, autorizándose de esa manera una nueva especie de bloqueos por medio de cruceros, que ofrecen el grave inconveniente de dejar á merced del beligerante la determinacion de si las naves están ó no á una distancia suficiente, eximiéndole de la precision de estacionar sus fuerzas marítimas.

Combatiéndolos Hautefeuille, observa que pueden tomar parte en ellos toda clase de embarcaciones, sin exclusion de las armadas en corso, á las que se encarga comunmente de este servicio; siendo de

\* Bello, *Derecho int.*, pte. 2, cap. 8, § 5; Wheaton, *Elém. droit int.*, pte. 4, ch. 3, § 28; Halleck, *Int. law*, ch. 23, § 10; Ortolan, *Dip. de la mer*, vol. II, liv. 3, ch. 9; Hautefeuille, *Droits des nations neutres*, tit. 9, ch. 5, sec. 2; Riquelme, *Derecho púb. int.*, lib. 1, tit. 2, cap. 18; Phillimore, *On int. law*, vol. III, § 290; Duer, *On insurance*, vol. I, pp. 649, 650; Manning, *Law of nations*, p. 323; Heffter, *Droit int.*, §§ 154-156; Pistoye et Duverdy, *Traité des prises*, tit. 6, ch. 2, sec. 2.

notar que una goleta puede recorrer un número considerable de millas y que el hecho de cruzar contra el enemigo es indeterminado y variable. Finalmente, afirma que no pueden existir sin la notificación diplomática que les da fuerza, y se lamenta de que la declaracion del congreso de Paris no haya sido mas explícita acerca de los bloqueos ficticios.\*

§ 685. De todo lo dicho se saca en consecuencia, que sin una fuerza bloqueadora suficiente no es posible legitimar ningún bloqueo, y, por tanto, hacerle obligatorio y digno de respeto; la simple notificación anunciando el comienzo de esta clase de operaciones en tal ó cual fecha, no basta para constituir su legalidad, ni tiene fuerza y valor si no se halla acompañada de los medios positivos é indubitables que pueden mantenerla en la práctica.\*\*

§ 686. Otros de los puntos que merece una atencion preferente en esta materia, es el concerniente á los efectos que produce la ausencia temporal de las fuerzas bloqueadoras. La opinion de los autores sobre este particular es muy divergente; resintiéndose, como no podia menos de acontecer, de la distinta significacion que cada uno de ellos da á la noción del derecho de que se deriva la tesis en cuestion.

«El bloqueo comienza, dice Hautefeuille, desde que se acerca el puerto, siendo de poca importancia que los neutrales lo sepan ó lo ignoren: el beligerante tiene entonces el derecho de impedir que los buques penetren en el lugar bloqueado, salvando su línea de conquista y si persisten en su intento, puede aplicarles la ley que haya tenido á bien promulgar. Pero si las naves encargadas de conservarla se alejan del territorio jurisdiccional enemigo de que se habian apoderado, vuelve este á poder de su antiguo

Condicion indispensable para la legalidad de un bloqueo.

Efectos producidos por la ausencia temporal de las fuerzas bloqueadoras.

Opiniones de varios autores.

\* Hautefeuille, *Droits des nations neutres*, vol. II, tit. 9, ch. 5, sec. 3, pp. 362, 366; Martens, *Recueil suppl.*, vol. II, p. 192; Lampredi, *Commerce des neutres*, pte. 2, p. 438; Ortolan, *Dip. de la mer*, vol. II, liv. 3, ch. 9.

\*\* Grotius, *Droit de la guerre et de la paix*, édition Guillaumin, annotée par Pradier-Fodéré, liv. 3, ch. 1, § 5; Bynkershoek, *Quæst. jur. pub.*, lib. 1, cap. 11; Wheaton, *Elém. droit int.*, pte. 4, ch. 3, § 28; Halleck, *Int. law*, ch. 23, § 4; Kent, *Com. on am. law*, vol. I, p. 144; Phillimore, *On int. law*, vol. III, § 289; Ortolan, *Dip. de la mer*, vol. II, liv. 3, ch. 9; Hautefeuille, *Droits des nations neutres*, tit. 9, ch. 1; Bello, *Derecho int.*, pte. 2, cap. 8, § 5; Riquelme, *Derecho púb. int.*, lib. 1, tit. 2, cap. 18; Heffter, *Droit int.*, § 154; De Cussy, *Droit maritime*, liv. 1, tit. 3, § 11; Duer, *On insurance*, vol. I, pp. 647, 648; Manning, *Law of nations*, pp. 322, 323; Robinson, *Admiralty reports*, vol. I, p. 154.