

TRATADO PRÁCTICO

DE

LA LEY DE LAS NACIONES.

RELATIVAMENTE

AL EFECTO LEGAL DE LA GUERRA

SOBRE

EL COMERCIO DE LOS BELIJERANTES Y NEUTRALES.

POR JOSE CHITTY.

—***—

TRADUCIDO, COMPENDIADO Y ANOTADO

POR

VALENTIN ALSINA.

MONTEVIDEO:

—
1848.

INDICE.

PROLOGO.

	Paj.
CAP I Ilegalidad del comercio entre súbditos de belijerantes, ó entre sus aliados	I
“ II. Del derecho del belijerante para impedir el comercio de los súbditos de su enemigo, tanto entre ellos, como con el resto del mundo: y de lo que constituye un carácter hostil respecto del comercio..	5
“ III. Del derecho de los belijerantes para capturarse mutuamente sus propiedades	11
“ IV. Efectos de la guerra sobre el comercio de los neutrales.—Derecho jeneral de éstos de continuar su tráfico habitual.—Proteccion acordada por los puertos y territorios neutrales.—Comercio ilegal.—Contrabando.—Violacion de bloqueo.—Conduccion de tropas ó de pliegos.—Sometimiento del neutral á los ultrajes de un belijerante	20
“ V. De los neutrales que hacen el comercio costero ó colonial, habitualmente vedado en tiempo de paz.—Regla de la guerra de 1756 y sus escepciones.—Cual propiedad enemiga sea confiscable.—Empleo forzado de buques neutrales.—De la visita y pesquisa, y de los efectos de la resistencia.—Papeles y documentos de que comunmente deben estar provistos los buques neutrales	30
“ VI. Leyes de navegacion de la Gran Bretaña.	41
“ VII. De la prerogativa real, relativamente á las Licencias y Ordenes del Consejo.	52

NOTAS.



PROLOGO.



Uno de los ramos mas interesantes de esa vasta ciencia, denominada jeneralmente “Derecho de Jentes”, es, sin duda, el **Derecho Marítimo**, tomado en lato sentido.—Sus aplicaciones son tan estensas y continuas, como numerosos los intereses que hacen su objeto.

Solo de ese ramo se trata en la presente obra.

En él, como en los demas, existen ciertos principios fundamentales; siendo el resto derivaciones y consecuencias: como en los demas, es indispensable el auxilio de la política, de la lejislacion civil, de la historia, de la jeografia, &c. No soy de la opinion de los que creen que el **Derecho de Jentes** debe ser tratado con abstraccion de los hechos: creo que esta ciencia los necesita, como las demas ciencias morales de aplicacion. Ha dicho Say, con verdad, que lo que es la estadística para la economia política, es la historia para la política—y para el **Derecho de Jentes**, puede añadirse. Los hechos constituyen, unas veces, sus reglas; y otras, las aplicaciones é ilustraciones de éstas.

El **Derecho Marítimo** esterno ó internacional, es una ciencia moderna: fué desconocida de los antiguos; y lo que mas ha contribuido á sus progresos, ha sido la necesidad de dar soluciones estables á las dificultades que el estado de guerra producía para el comercio naval. Falta un código jeneral: hay, por consiguiente, que atenerse á los dictámenes razonados, á los hechos ó prácticas consagradas, y á las convenciones; pero ajustándose siempre, en todo lo posible, á los consejos de la recta razon.

Mucho de vago, pues, y de opinable, debe haber en las prescripciones de este Derecho; aumentándose ésta incertidumbre con las doctrinas y decisiones que á cada nacion dicta su interes particular: y sin embargo, todas las naciones, en cada caso ocurrente, lo primero que hacen, es invocar al Derecho de Jentes.

Nunca se sintió mas aquel vacío, que á principios de este siglo, á causa de ese extraordinario estado, que no habia tenido modelo, y que quizás no tendrá jamas imitacion, en que se vió entonces colocado el mundo comercial; y ninguna nacion necesitó, mas que la inglesa, el sentar y aplicar sus doctrinas ó principios, á causa de los innumerables apresamientos, que le facilitaba la prepotencia de su marina militar.

Entonces, Mr. Chitty, las recopiló razonadamente, diré asi, en la obra, cuyo extracto doy.

No me detendré aquí acerca de ella, pues bastante hablo, sobre varios puntos, en las numerosas Notas con que la acompaño.

Solo notaré que, leyéndola, se percibe facilmente que en las declaratorias y sentencias espedidas en los juicios de presas por el almirantazgo británico, reina casi siempre un espíritu de rectitud é imparcialidad, que honra á aquella nacion. Las pocas excepciones que pueda haber, no son debidas, probablemente, á falta de justicia ó de buen sentido, sino á la misma multitud y variedad de los casos, á la falta de códigos escritos y precisos, á la dificultad, en fin, de la materia.

Este libro no se halla traducido á nuestro idioma, al menos que yo sepa. Lo único en castellano que he visto de él, son los copiosos extractos, que ha hecho el Sr. D. Andres Bello, en sus "Principios de Derecho Internacional". (*)

(*) Desde que lei en Buenos Ayres, en 1834, esta obra del Sr. Bello, me pareció altamente recomendable, y la propuse, sin que haya sabido el resultado, para la enseñanza en la Universidad, en sustitucion del escasísimo autor que se seguia. En su segunda edicion, se ha enriquecido algo. Comprende todos los ramos del Derecho de Jentes, con el gran mérito de hacerlo elementalmente y con buen método. Ella es útil, no solo para la enseñanza escolar, sino tambien para el estudio de gabinete. Su ilustrado autor ha hecho, sin duda, á estos paises un servicio valioso, y notable ademas, por ser la primera y única obra de Derecho de Jentes, escrita en ellos. Verdad es que despues he visto anunciada la existencia de un manuscrito, del finado D. José Maria Pando (de Lima), titulado "Elementos del Derecho Internacional": pero segun un dictámen, dado el 1.º de Mayo de este año, por el Sr. D. Bartolomé Herrera, á cuyo exámen lo pasó el gobierno peruano, no es un libro, sino copias de trozos de varios autores, ó apuntes que de ellos iria tomando el Sr. Pando.

Yo no hice su traduccion y compendio con destino á ser publicado, sino para mi uso particular: por eso es que, aunque conservando todos los epígrafes marginales del autor, varias veces no observo, en la formacion de los párrafos—que he creido oportuno numerar en cada capítulo—el órden del autor; y los he compuesto de retazos, y aun períodos, que en aquel se hallan no seguidos, sino en distintas pájinas: por eso es tambien que aunque frecuentemente el autor nada dice por sí acerca de varios puntos, contentándose con copiar las doctrinas y sentencias literales de los jueces del almirantazgo, y especialmente de Sir Walter Scott, en mi compendio aparecen solo como doctrinas de aquel: creí que para mi uso, era escusado citar á cada paso á Sir Walter Scott, desde que el autor las aprobaba y adoptaba. Posteriormente, pensé que podría ser útil su publicacion; y entonces, revisé apuntaciones que desde años atras tenia hechas sobre distintas partes del Derecho de Jentes, las aumenté con mis lecturas siguientes, y organicé y redacté esas *Notas*, que han venido á tener la misma ó mayor estension que el compendio.

En él he suprimido absolutamente todas cuantas citas hace el autor, quedando solo las mias: las de aquel, á escepcion del Grocio, Vatel y Martens, son esclusivamente de escritores ingleses.

Algunas notas, jeneralmente las de pocos renglones, van al pié de las pájinas: las demas, al fin del compendio, por su órden numérico.

Por lo demas: el estudio de las materias de que se ocupa esta obra, exige cierta inclinacion á él, para poder superar el desabrimiento que causa su sequedad: quizás las *Notas* puedan disminuirla en algo. Los tres primeros capítulos, principalmente, aparecen algo áridos: el cuarto y el quinto, son los mas importantes: los dos siguientes y últimos, no pertenecen al Derecho Marítimo esterno, sino bajo muy limitadas relaciones: pertenecen mas bien al Derecho Marítimo interno de la Gran Bretaña.

Asi es que vacilé algo sobre si deberia ó no suprimirlos:

Mucho de vago, pues, y de opinable, debe haber en las prescripciones de este Derecho; aumentándose ésta incertidumbre con las doctrinas y decisiones que á cada nacion dicta su interes particular: y sin embargo, todas las naciones, en cada caso ocurrente, lo primero que hacen, es invocar al Derecho de Jentes.

Nunca se sintió mas aquel vacío, que á principios de este siglo, á causa de ese extraordinario estado, que no habia tenido modelo, y que quizás no tendrá jamas imitacion, en que se vió entonces colocado el mundo comercial; y ninguna nacion necesitó, mas que la inglesa, el sentar y aplicar sus doctrinas ó principios, á causa de los innumerables apresamientos, que le facilitaba la prepotencia de su marina militar.

Entonces, Mr. Chitty, las recopiló razonadamente, diré asi, en la obra, cuyo extracto doy.

No me detendré aquí acerca de ella, pues bastante hablo, sobre varios puntos, en las numerosas Notas con que la acompaño.

Solo notaré que, leyéndola, se percibe facilmente que en las declaratorias y sentencias espedidas en los juicios de presas por el almirantazgo británico, reina casi siempre un espíritu de rectitud é imparcialidad, que honra á aquella nacion. Las pocas excepciones que pueda haber, no son debidas, probablemente, á falta de justicia ó de buen sentido, sino á la misma multitud y variedad de los casos, á la falta de códigos escritos y precisos, á la dificultad, en fin, de la materia.

Este libro no se halla traducido á nuestro idioma, al menos que yo sepa. Lo único en castellano que he visto de él, son los copiosos extractos, que ha hecho el Sr. D. Andres Bello, en sus "Principios de Derecho Internacional". (*)

(*) Desde que lei en Buenos Ayres, en 1834, esta obra del Sr. Bello, me pareció altamente recomendable, y la propuse, sin que haya sabido el resultado, para la enseñanza en la Universidad, en sustitucion del escasisimo autor que se seguia. En su segunda edicion, se ha enriquecido algo. Comprende todos los ramos del Derecho de Jentes, con el gran mérito de hacerlo elementalmente y con buen método. Ella es útil, no solo para la enseñanza escolar, sino tambien para el estudio de gabinete. Su ilustrado autor ha hecho, sin duda, á estos paises un servicio valioso, y notable ademas, por ser la primera y única obra de Derecho de Jentes, escrita en ellos. Verdad es que despues he visto anunciada la existencia de un manuscrito, del finado D. José Maria Pando (de Lima), titulado "Elementos del Derecho Internacional": pero segun un dictámen, dado el 1.º de Mayo de este año, por el Sr. D. Bartolomé Herrera, á cuyo exámen lo pasó el gobierno peruano, no es un libro, sino copias de trozos de varios autores, ó apuntes que de ellos iria tomando el Sr. Pando.

Yo no hice su traduccion y compendio con destino á ser publicado, sino para mi uso particular: por eso es que, aunque conservando todos los epígrafes marginales del autor, varias veces no observo, en la formacion de los párrafos—que he creido oportuno numerar en cada capítulo—el órden del autor; y los he compuesto de retazos, y aun períodos, que en aquel se hallan no seguidos, sino en distintas pájinas: por eso es tambien que aunque frecuentemente el autor nada dice por sí acerca de varios puntos, contentándose con copiar las doctrinas y sentencias literales de los jueces del almirantazgo, y especialmente de Sir Walter Scott, en mi compendio aparecen solo como doctrinas de aquel: creí que para mi uso, era escusado citar á cada paso á Sir Walter Scott, desde que el autor las aprobaba y adoptaba. Posteriormente, pensé que podría ser útil su publicacion; y entonces, revisé apuntaciones que desde años atras tenia hechas sobre distintas partes del Derecho de Jentes, las aumenté con mis lecturas siguientes, y organicé y redacté esas *Notas*, que han venido á tener la misma ó mayor estension que el compendio.

En él he suprimido absolutamente todas cuantas citas hace el autor, quedando solo las mias: las de aquel, á escepcion del Grocio, Vatel y Martens, son esclusivamente de escritores ingleses.

Algunas notas, jeneralmente las de pocos renglones, van al pié de las pájinas: las demas, al fin del compendio, por su órden numérico.

Por lo demas: el estudio de las materias de que se ocupa esta obra, exige cierta inclinacion á él, para poder superar el desabrimiento que causa su sequedad: quizás las *Notas* puedan disminuirla en algo. Los tres primeros capítulos, principalmente, aparecen algo áridos: el cuarto y el quinto, son los mas importantes: los dos siguientes y últimos, no pertenecen al Derecho Marítimo esterno, sino bajo muy limitadas relaciones: pertenecen mas bien al Derecho Marítimo interno de la Gran Bretaña.

Asi es que vacilé algo sobre si deberia ó no suprimirlos:

pero, en especial, las famosas leyes de navegacion, constituyen una materia, que es en sí misma de alto interes comercial, financiera y aun histórico. Me he decidido, pues, á conservarlos; y tanto mas, cuanto que, casualmente, esa materia presenta un grande interes de actualidad. En el dia, como lo digo en la Nota 30, se está discutiendo en el parlamento británico, la cuestion de reforma, ó mas bien, de abolicion de esas leyes, propuesta por el gobierno: cuestion gravísima, de grande ulterioridad, y que, si no ha sido aplazada, no sería extraño que se halle decidida á esta fecha.

Respecto de mis Notas, su objeto es, ya ilustrar ciertos puntos, principales ó acesorios; ya ampliar otros, que el autor apenas toca, ó que omite; ya examinar, para apoyarlos ó combatirlos, asertos ó doctrinas suyas y de otros escritores.

Indudablemente que habrá en ellas muchos errores y faltas: mas debo decir, en cuanto á las doctrinas y opiniones, que estas no son sino las que me han dictado mi razon y mis meditaciones, con el auxilio de muy limitados conocimientos.

Montevideo: Setiembre 23 de 1845.

VALENTIN ALSINA.

CAPITULO I.



Ílegalidad del comercio entre súbditos de beligerantes, ó entre sus aliados.



§ 1. Ningun principio hai mas claramente establecido y reconocido, que el que veda todo comercio entre dos naciones en guerra. Tal comercio, es un acto de infidelidad. La guerra coloca á cada individuo de ambos Estados, en estado de hostilidad mútua. El tráfico supone la existencia de contratos y relaciones civiles, la referencia á tribunales, y los derechos de propiedad; siendo asi que el estado de guerra, dá fin á todos los tratados (a), á todos los contratos civiles, y á todos los derechos de propiedad: y la ley impone á cada súbdito el deber de atacar al enemigo, y de tomar su propiedad: bien que la costumbre limita ese deber á solo aquellos individuos, que reciben de sus gobiernos comision al efecto.—Ademas: es criminal dar ayuda y asistencia al enemigo, como se le dá por medio del comercio: y esto, prescindiendo de que el tráfico proporciona tambien al enemigo el medio de mantener inteligencias en el pais. Estas consideraciones se aplican, con mas fuerza, á los Estados marítimos; pues el principal objeto de la guerra contra ellos, es destruir su marina y comercio.

Comercio
entre súbditos de beligerantes.

§ 2. Solo con permiso especial del gobierno, puede entonces ejercerse actos comerciales; porque solo la autoridad puede declarar la guerra, y solo ella, de consiguiente, puede hacer cesar, en todo ó en parte, el estado de guerra: el comerciar, no es entonces mas que una suspension parcial de ella: y solo la autoridad está al cabo de las miras de política, y de las necesidades y circunstancias que puedan determinarla.

[a] Véase la Nota 1.^a al fin de la obra.

§ 3. Es vedado el comerciar, ya con persona enemiga, ya con pais enemigo, y ya sean suministrados los artículos por el enemigo directamente, ó ya lo sean por medio de un neutral.—Un súbdito británico, que habia comprado artículos del enemigo, durante las hostilidades, los embarcó en pais enemigo á bordo de un buque neutral; y se declaró que era nulo é ilegal el seguro de tal cargamento.

§ 4. Tan rigorosa es la prohibicion de traficar entre los belijerantes, que se prohíbe hasta el enviar provisiones á colonias británicas, durante la temporal sujecion de ellas al enemigo(b).

Comercio por buques de parlamento.

§ 5. Ella se estiende, con mayor razon, al comercio por buques parlamentarios (*ships of truce or cartel ships*)—Un buque británico fué á Marsella, bajo bandera de parlamento, para un canje de prisioneros: y allí tomó carga para Mahon, en cuyo viaje varó, y fué capturado.—Se le condenó en Inglaterra.

Comercio por los súbditos del aliado: ilegal.

§ 6. Si los súbditos del belijerante están prohibidos de traficar con el enemigo, lo están igualmente los de su aliado; y si estos lo hacen, pueden ser juzgados en los tribunales de aquel. La razon es la misma: seria ayudar al enemigo comun. Si el aliado permite á su súbdito el hacerlo, no por eso se librará este de la confiscacion; á no probar ó que era permitido al aliado otorgar esa concesion por el pacto de alianza, ó que el permiso es de tal naturaleza, que no puede perjudicar á las operaciones comunes.

Artificios para burlar la regla.

§ 7. El interes individual ha acudido á varios ardidés, aunque todos infructuosos, para burlar la regla que prohíbe el comerciar con el enemigo.—En Inglaterra, se cargó un buque para puerto neutral, de donde se llevaria la carga para otro enemigo.—Fué condenado.

§ 8. Se decidió en otro caso que: "Si un ingles emplea á un neutral para comprarle artículos en pais enemigo, el neutral no es entonces sino un mero agente de aquel: y que, por tanto, debe considerarse á los artículos como si pasasen inmediatamente del enemigo al ingles, y ser confiscables: pero que si un negociante neutral posee, *bona fide*, efectos ó buques en puerto enemigo, puede disponer de ellos en favor de un ingles, con la misma libertad que si estuviesen en el mar, no afectando entónces la localidad del buque á la legalidad de la venta."—Sin embargo: se verá despues (cap. 2^o) que el negociante neutral, que reside en pais enemigo, no es considerado neutral en todo.

§ 9. Con motivo de un comercio emprendido bajo firma social, de neutrales y de súbditos británicos, se decidió que, aun el socio inactivo, puede ser partícipe de un negocio que le es prohibido hacer por si solo.

Decisiones de los tribunales sobre esta regla.

§ 10. Se dudó antes si la mencionada regla, tan rigurosamente observada en las cortes del almirantazgo, rejia igualmente en los tribunales comunes (*in the courts of Common Law*): pero al fin quedó establecida definitivamente la uniformidad de decisiones en todos.

§ 11. Rije dicha regla aun respecto del comercio terrestre, por las mismas razones; como lo muestran varios casos acaecidos cuando Inglaterra estaba en

[b] Véase la Nota 2.

guerra con España. Si ocurren generalmente respecto del comercio naval, esto solo nace de la situación insular de Inglaterra.

§ 12. No rige lo espuesto respecto de lo hecho antes de la declaración de la guerra. Una casa inglesa de Londres, cargó allí un buque español con efectos perdidos por una casa española: después de cargado, se declaró guerra á España y el buque, en su viaje á esta, fué detenido.—Se le absolvió en Inglaterra.—Otro salió de esta para una colonia holandesa; y siete días después de su salida, se declaró guerra á Holanda: el buque tardó ocho meses en llegar á las costas de la colonia; durante cuyo intermedio, esta había caído en poder de los ingleses, y convertídose así en colonia británica: fué tomado allí por los ingleses: pero en Inglaterra fué absuelto; con cuyo motivo, sentó el tribunal: Que la intención del buque no pudo ser, al principio del viaje, el comerciar con el enemigo, pues entonces no era enemiga la colonia: Que aunque lo hubiese sido, al ejecutar este designio, la colonia había dejado de ser enemiga, y faltó á la intención el cuerpo de delito: “Jamás, añade, ha habido caso en que haya sido condenada la mera intención de comerciar con país enemigo, contrariada por el hecho de no ser enemigo el tal país. Cuando se sabe que un país es enemigo, el emprender un viaje hácia él, puede ser un acto ilegal: mas cuando el viaje es emprendido sin aquel conocimiento, la superveniencia de hostilidades, no produce el mismo efecto” (*).

§ 13. Cuando el buque ha sido despachado antes de la guerra, no será confiscado si el interesado acredita que á la primer noticia que tuvo de las hostilidades, hizo toda la diligencia posible para contraordenar el viaje, ó para variar su destino: de lo contrario, si la carga iba, de intento ó no, para país enemigo, no la salvará motivo alguno que se deduzca ni de la conveniencia individual, ni de la necesidad de sacar la propiedad británica de un territorio que ha llegado á ser enemigo. Verdad es que, en cierto caso, se sostuvo que un inglés puede, al principio de las hostilidades, sacar del país enemigo los bienes que en él tenga: pero esta, y otras doctrinas, fueron abrogadas en otros casos posteriores, en los que se estableció que el tráfico con el enemigo, está sujeto á confiscación, sin escepcion alguna, ni aun cuando se alegue que los bienes fueron comprados antes de la guerra.

§ 14. Pero al mismo tiempo, en casos de apuro, los tribunales se han mostrado inclinados á relajar en algo esta regla. Según Sir W. Scott, cuando aparece que el único objeto del negocio ha sido remover los bienes que los accidentes de la guerra han hecho estacionar en país enemigo, es preciso considerar estos casos con alguna indulgencia: sin que esto disminuya en un ápice la necesidad legal de obtener licencia especial del gobierno para tal operación. En un caso, se dió licencia para importar de Francia, país enemigo, ciertos materiales crudos; y al amparo de tal licencia, incluyó el interesado una cantidad de enca-

[*] Esta es la verdadera razón; y no la muy metafísica de que faltó á la intención el cuerpo del delito: expresión que solo significa que faltó á la intención la ocasión de realizarse: de modo que ella, por sí sola, no es reputada delito.

jes. Segun el principio jeneral, estos debian comisarse: pero el juez, á virtud de circunstancias especiales, decidiò de otro modo, haciendo así una notable escepcion á aquel. El observó: Que aunque el encaje no podia considerarse incluido en la expresion—materiales crudos—y aunque la órden dada por el interesado, antes de la guerra, para que se le mandase, debió ser revocada por él al declararse aquella, con todo, mediaban circunstancias que exijian induljencia: Que resultaba haberse remitido de Inglaterra artículos para Flandes, con órden de hacer el retorno en otros, y entre ellos, el encaje: Que para contraordenar el envío de esta clase de efectos, se necesita mas tiempo que para hacerlo respecto de otros, que exigen menos preparaciones, anticipaciones y labor que él; y aunque el monto de todo esto, no podria ser demandado, durante las hostilidades, al negociante ingles por el negociante extranjero, podria serlo cuando aquellas cesasen: Que ademas; durante dicha guerra, habia sido mui difícil corresponderse con el enemigo: circunstancia que, en otros casos, habia influido en el ánimo del tribunal, para tener alguna consideracion: Que aunque mejor hubiera sido obtener del gobierno una licencia respecto de los encajes, no obstante, aparecia que no habia habido en el interesado intencion de engañar(*); y que todo habia nacido del errado concepto del cargador enemigo de que el encaje participaba del beneficio de la licencia otorgada para los otros artículos: Que, por otra parte, el buque se habia cargado en un lugar donde el interesado no podia disponer del artículo, ni detener su salida &c.

§ 15. Se intentò establecer, en otro caso, que no eran de cumplirse en Inglaterra los jiros hechos en territorio enemigo: pero en varios casos de letras jiradas en Francia por prisioneros ingleses, el *Nisi Prius* ha permitido su cobro, fundándose en que lo contrario seria privar á los prisioneros de los medios necesarios para una regular subsistencia (c).

§ 16. Otra escepcion fué el caso de vinos comprados por un individuo, á virtud de contrato con el gobierno británico, únicamente para el abasto de la flota. La compra se hizo en España, antes de la guerra con ella; y declarada que fué, los vinos se depositaron secretamente allí, de donde se iba estrayéndolos, aunque mezclados con otros, comprados despues: cuya mezcla era para colorir los primeros, que habian llegado á ponerse blanquizcos, y á no ser recibibles por lo mismo. La mezcla, aunque hecha con los comprados en lugar ya enemigo, fué considerada por el juez como tan indispensable para que quedasen disponibles los otros, que ella no afectaba la legalidad del negocio. Dijo: que aunque mejor habria sido que el interesado hubiese sacado licencia para esa compra posterior, creía que le era mui difícil ocurrir por ella, y el usarla, desde que los vinos estaban depositados en secreto, y se esportaban solo por oportunidades especiales: Que ademas; no podia dudarse de que el gobierno británico se la habria otorgado; pues no podia dejar de proteger una propiedad comprada á virtud de

[*] Aquí se hace valer la falta de intencion; lo que es decir que si la hubiera habido, habria habido tambien delito: de modo que ella, por si sola, lo es: contra lo establecido en el caso del §12.

[c] Véase la Nota 3.

contrato celebrado con él: Que lo exija así el bien público; pues se desalentarían las personas colocadas en situaciones semejantes, á tal distancia de su país, y empleadas en servicio público, si supiesen que, sobreviniendo hostilidades, serían abandonadas, y dejadas á que salvarsen sus provisiones como pudiesen, con peligro de que ellas fuesen capturadas por ambos beligerantes.



CAPITULO II.



Del derecho del beligerante para impedir el comercio de los súbditos de su enemigo, tanto entre ellos, como con el resto del mundo: y de lo que constituye un caracter hostil respecto del comercio.



§. 1. La guerra es aquella lucha entre dos naciones, que solo puede ser emprendida y continuada por la autoridad á quien las leyes del país confieran tal facultad. En la ley universal de las naciones, no hay obligacion de hacer, ántes de empezar las hostilidades, una declaracion de guerra al enemigo. Aunque tal declaracion se reputaba antes como esencial, la práctica, desde principios del siglo XVII, ha sido ceñirse cada nacion á publicarla en su propio territorio, manifestando á todas las demas los motivos que la inducen. (d)

Definicion
de la guerra.

[d] Véase la Nota 4.

Definición del aliado del enemigo.

§. 2. Aliado del enemigo nuestro, es el que debe á este fidelidad, ya permanentemente, durante toda la guerra; ó ya temporalmente, cuando su hostilidad solo dura el tiempo que su interes lo exija. Estrictamente, se llama aliado del enemigo, al que, ó lleva actualmente armas contra nosotros, ó está obligado á tomarlas, si aquel se lo exige.

Carácter hostil, únicamente en cuanto al comercio.

§. 3. Pero hay otra clase de relacion: hostil de mucha mayor importancia: á saber, la que existe entre un Estado beligerante, y aquella clase de personas que, aunque no sean, durante toda la guerra, ni aun durante cierto periodo de ella, enemigos, en el sentido estricto de la voz, ni absolutamente y bajo todos respectos, sin embargo, hay que reputarlas como tales, en cuanto á ciertos negocios ó empresas de naturaleza comercial: de suerte, que su propiedad puede, en la mayor parte, ser tomada como presa, con arreglo á las leyes de la guerra. Solo en este último sentido, se emplea aquí la expresion *carácter hostil*; y no en el sentido de hostilidad, bajo todos respectos.—El puede asumirse de varios modos.

Carácter hostil por tener posesiones, establecimientos ó residencia en territorio contrario.

§. 4. Hay negocios tan radical y fundamentalmente nacionales, que imprimen carácter nacional, con prescindencia del estado de paz ó de guerra. Los productos de una plantacion que se tenga en colonias del enemigo, aunque se embarquen en tiempo de paz, están sujetos á ser tenidos como propiedad del enemigo; porque el dueño de aquel suelo, como incorporado en los intereses permanentes de la nacion enemiga, es tomado como una parte de ella, en aquel negocio particular, sea cual sea la residencia ú ocupacion del tal dueño. Repetidas veces se ha reconocido en las decisiones, que la posesion del suelo, imprime en su dueño el carácter del pais, en lo que concierne al trasporte para otro pais de sus productos, y sea cual sea la residencia de aquel. Si alguna propiedad debe ser mirada como llevando en todo un carácter hostil, por lo que respecta á poder ser capturada, es ciertamente el producto de la tierra, que es la única, ó al ménos una de las mas grandes fuentes de la riqueza pública. Verdad es, que algunas veces sufrirán con esto los intereses de un amigo: mas ello, aunque sensible, es inevitable. El que está á los provechos de una conexion hostil, debe estar tambien á sus pérdidas.

§. 5. Un establecimiento en jurisdiccion enemiga, sea ó no con residencia del propietario, imprime en éste el carácter hostil, en lo que respecta á aquellas de sus transacciones, que están ligadas con tal establecimiento. Un buque tomado en su viaje á Europa desde el Cabo de Buena Esperanza, posesion entònces de la Holanda, en guerra con la Gran Bretaña, y reclamado por persona que, aunque súbdito ingles de nacimiento, estaba de cònsul americano en el Cabo, fué condenado en Inglaterra; porque su residencia, y la casa de comercio que allí tenia, le hacian reputar súbdito de un pais enemigo. En otro caso, se estableció que: "Mientras un ingles reside en pais enemigo, él es súbdito de ese pais."—Los americanos pretendieron conservar el íntegro privilegio de su nacionalidad, no obstante su residencia y ocupacion en cualquier

otro país: pero decisiones numerosas de los tribunales ingleses, han desechado semejante pretension.

§. 6. Por la misma razon: el extranjero que reside en dominios británicos, es reputado, quanto á negocios mercantiles, súbdito británico. El recibe la proteccion de las leyes y armas británicas; y debe aceptar su situacion con todos los deberes de ella. Así es que un cargamento de un Cónsul americano en Calcuta, sorprendido en tráfico con el enemigo, fué considerado propiedad de un comerciante británico, y como tal condenado.

§. 7. E igualmente: el que reside en comarca neutral, tiene la facultad de hacer el mismo comercio que los naturales de ella; con tal que esto no se oponga á los deberes de la fidelidad que debe á su país; y aun ha habido caso en que se ha reconocido aquella facultad sin esta coartacion. A un individuo, nacido súbdito británico, y residente en una factoría inglesa de Lisboa, se le reconoció el beneficio del carácter portugues, declarándose inocente su comercio con Holanda, que entónces estaba en guerra con la Gran Bretaña, mas no con Portugal.

§. 8. Dedúcese de varios casos que la morada en país enemigo, por reciente que sea, constituye residencia en él, para objetos de comercio, si hay *animus manendi*, y vice-versa: por lo cual, toca al interesado el explicar ó justificar las causas ó circunstancias de tal morada. Así: en un caso, habiendo arribado un ingles á un punto enemigo, veinticuatro ó cuarenta y ocho horas ántes de ser este tomado por fuerzas inglesas, fué condenada su propiedad, por haberse justificado que habia ido allí con ánimo de establecerse: y en otro caso, fué salvada la propiedad de otro ingles, que hacía tiempo residia y tenia establecimiento en país al que se declaró la guerra por la Inglaterra; pero se probó que, al ser esta declarada, tomó medidas para salir de él, como lo hizo, y regresar á Inglaterra, disolviendo la sociedad que allí tenía.

§. 9. Pero debe aquí observarse que el caracter que imprime el nacimiento, retrovierte fácilmente; y que, por tanto, se necesitan menos circunstancias para constituir domicilio, en el caso de un súbdito nativo, que para imprimir carácter nacional, en quien nació en otro país. Un frances que, hallándose en una colonia francesa, despachò de allí para Francia efectos que fueron capturados, pretendió ser negociante de Norte-América, por haber residido en ésta, ántes de ir á dicha colonia: mas la corte decidió que, si hubiese despachado esos efectos para América, esta circunstancia podria oponerse á la de su actual presencia en la colonia, y podria haber suministrado una presuncion de que su presencia en ella, era únicamente para objetos temporales: pero que siendo efectos despachados para Francia (en guerra con Inglaterra), desde una colonia francesa, y por un frances, la presuncion era que él habia retrovertido á su caracter nativo de comerciante frances.

§. 10. Si la intencion de permanecer, es absolutamente voluntaria, la residencia comercial es entonces plena y completa, sea ella literal y actual, ó solo im-

Qué sea lo
que constitu-
ya residen-
cia.

pública.—Respecto de los establecimientos y posesiones inglesas en la India y demas puntos del Oriente, está establecido en los tribunales británicos que, aun con prescindencia de la soberania que allí ejerza la G. B., el negociante extranjero no conserva allí su propio carácter nacional, ni tampoco asume el de la soberania jeneral del pais, sino el de la asociacion, establecimiento ó factoria, bajo cuya proteccion vive y negocia.—Respecto de Turquía, hubo un caso en que un frances, que negociaba en Esmirna, bajo la proteccion del cónsul holandés, fué considerado como holandés; y su buque y cargamento, tomados á virtud de represalias espedidas por Inglaterra contra la Holanda, fueron considerados como propiedad holandesa.

§ 11. Adquirido una vez el carácter por medio de la residencia fija, no se pierde por ausencias temporales, resultantes del ejercicio de una profesion.

§ 12. Para adquirir el dicho carácter, no es invariablemente preciso que la residencia sea personal.—Unos individuos neutrales, celebraron con el gobierno español, enemigo del ingles, cierto contrato, cuyos privilejios les colocaban bajo el pié de súbditos españoles, y quizás, aun mas favorecidos todavia: y para llenarlo, aunque no fueron á residir en España, pero comisionaron á un agente para que residiese allí.—En jeneral, el neutral, que comercia en la forma ordinaria con un pais enemigo nuestro, no contrae el carácter de éste, por solo el hecho de tener allí un agente domiciliado; pues el tenerlo, suele ser inevitable, á causa de la naturaleza del negocio. Pero es muy diferente cuando no negocia en la forma que cualquier otro extranjero, sino en el carácter de privilegiado del enemigo: entonces, la naturaleza de su tráfico, no le protege: al contrario: entonces el tráfico mismo, es el tráfico privilegiado del enemigo; y coloca al negociante sobre el mismo y aun mejor pié, que á los súbditos de aquel.

§ 13. Aunque, como se ha dicho, el que comercia con una nacion, no toma, en jeneral, su carácter por solo conservar en ella un agente; pero cuando éste llena deberes del comitente, que implican que este se considera á si mismo como virtualmente residiendo en esa nacion; esto es, cuando el agente, en vez de ser un mero factor, viene á ser un verdadero diputado del negociante, entonces este es reputado como suficientemente investido con el carácter nacional, de resultados de la residencia de su agente. Asi: un cónsul jeneral, aunque no resida precisamente en el Estado para el que es nombrado, y cometa á vice-cónsules el lleno de todas sus funciones, es reputado como residiendo virtualmente; y el nombramiento de vice-cónsules, prueba que él se considera como reteniendo el cargo, el cual implica residencia.

§ 14. La intencion de permanecer, es siempre el dato decisivo para juzgar si un individuo tiene residencia, sea ella personal, ó sea por medio de agente, sin que importe para esto otras circunstancias estrañas, v. g. el no tener casa de comercio, establecimientos fijos, &c.—La falta de estos, no destruye el carácter comercial; pues se puede comerciar sin tenerlos.

§ 15. Asi como el principio de domicilio en pais hostil, comunica carácter hostil, asi este cesa desde que cesa aquel.

§ 16. Hay negocios que estampan carácter, además del que puede estampar la residencia.—El que en tiempo de guerra, establece, ó entra á ser socio de una casa de comercio, existente en país enemigo, ó continúa siéndolo durante ella, como lo era desde antes, es reputado con carácter enemigo, respecto de aquella parte de su comercio que diga relación con tal casa.

Carácter impuesto por el tráfico.

§ 17. Puede, pues, mirarse como reglas generales, además de la del § anterior, las tres siguientes: 1.^o Que el tener el súbdito de un beligerante, en lugar perteneciente al enemigo de este, casa de comercio, ó morada, de aquellas que constituyen residencia, sea ella personal ó por agentes, le comunica carácter nacional enemigo; pero solo relativamente á la captura de tanta parte de su propiedad mercantil, cuanta esté ligada á esa casa, ó á esa residencia, y nada más.—2.^o Que si tiene esa casa ó residencia entre neutrales, es mirado como neutral por su gobierno y por el beligerante contrario, respecto de su comercio con éste, ó con cualquier otro Estado.—3.^o Que el neutral que tiene tal casa ó residencia entre súbditos de un beligerante, es considerado enemigo por el otro beligerante; pero solo relativamente á la captura de tanta parte de su propiedad mercantil, cuanta esté ligada á esa casa ó á esa residencia, y nada más (e).

Reglas generales.

§ 18. De consiguiente, el negociante que tiene y ejerce negocios mercantiles en dos países distintos, mucho más si uno de ellos es el suyo, y el otro neutral, tenga ó no residencia en alguno de ellos, esté solo ó en sociedad, es considerado súbdito de ambos, con relación á aquellos negocios nacidos respectivamente en cada país. No podrá, respecto de la casa que tiene en su país, comerciar con el enemigo; pero lo podrá respecto de la que tiene en país neutral; con tal, sin embargo, de que en ésta, no se halle interesada de algún modo la otra.

La residencia afecta solo á un tráfico particular.

§ 19. Lo mismo será si de esos dos países, el uno es neutral y el otro enemigo. Será entonces capturable la propiedad que en este tenga, pero no la que tenga en el neutral; ni responderá esta de los fraudes que aquella pueda cometer: porque el traficar un hombre con el enemigo, no le hace enemigo bajo todos respectos; ó en otros términos, el que ese negociante tenga también en territorio enemigo casa mercantil, no imprime un carácter general á todas sus transacciones mercantiles.

§ 20. El ejercer aquellos ramos de comercio que nuestro enemigo no permite, comúnmente, ejercer sino á sus súbditos, impone también carácter enemigo: porque eso no es comerciar en la forma ordinaria y regular; y los efectos deben reputarse entonces como pertenecientes á súbditos del enemigo, puesto que solo á estos es dado, por las leyes de su país, ejercer ese tráfico. Tal era el caso de los galeotes de España, en los cuales solo á súbditos españoles era permitido embarcar dinero: tal también el del contrato indicado ántes (§. 12); y tal el del comercio con colonias, que solo es permitido á los respectivos nacionales.

Carácter hostil impuesto por un género especial de tráfico.

§ 21. El buque que navega bajo bandera, y con pasaporte de una nación, es considerado investir la nacionalidad de ella. Otra cosa puede ser

Carácter hostil impuesto por la

[e] Véase la Nota 5.

bandera y documentos enemigos.

respecto de la carga que lleve; pero en cuanto al buque, tiene impreso, por la naturaleza de sus documentos ó papeles, un carácter especial que, en caso de captura, excluye todo reclamo por parte de personas que se digan interesadas ó participes en él, aunque residan en países neutrales. En cierto caso, la corte sentó: que las naciones de Europa, han hecho siempre una gran distincion entre el buque y su carga; y que aunque algunos miran á la bandera y papeles como decisivos contra la carga tambien, la Gran Bretaña jamas ha llevado tan lejos aquel principio, limitándolo á solo el buque, el cual lleva en sí un carácter impreso por la autoridad del gobierno, del que dimanen sus documentos de propiedad; al paso que la carga, como que no depende de la autoridad del Estado, debe ser diferentemente considerada. La regla, pues, es: inmunidad de carga neutral, bajo bandera enemiga. (*)

Invariabilidad del carácter en el tránsito.

§. 22. Cuando una propiedad tiene, al principio del viaje, un carácter determinado, ningun suceso ocurrido durante él, puede variarlo. Una propiedad despachada de una colonia enemiga, y capturada en el viaje, fué condenada como enemiga, á pesar de que sus dueños habian llegado á ser, antes del dia de la captura, súbditos británicos, por la rendicion de la colonia.

Artificios para burlar estas reglas.

§. 23. Es frecuente que el súbdito de un belijerante, que despacha un cargamento, lo consigne á un neutral, solo durante el viaje, para salvarlo de captura. Esta práctica ha sido declarada ilegal por los tribunales. En estado de paz, puede hacerse trasferencias *in transitu*; pero no cuando hay guerra, ó cuando ella es inminente. Se reputa que la carga continúa cual era al tiempo del embarco: de lo contrario, toda propiedad embarcada en pais enemigo, escaparía al favor de trasferencias simuladas—La escepcion á esta regla, ha sido cuando el negocio se ha hecho en consideracion á una paz próxima, despues de firmados sus preliminares.

§. 24. Muchas veces el súbdito del belijerante, á quien es imposible proteger su tráfico bajo su propia bandera, lo trasfiere fraudulentamente á un neutral, sin reservarse parte en las utilidades, ó por cierto tiempo, y con condicion de que el neutral le devolverá todo á la conclusion de la paz. Todas estas astucias, en las que caben muchas combinaciones, son reputadas fraudulentas.

§. 25. En el mismo caso están las reservas, para sí solos, de todos los riesgos, que suelen hacer los consignatarios neutrales, con el fin de proteger á los consignantes, enemigos de una nacion. Ha sido regla del tribunal de presas de Inglaterra, que, cuando hay guerra ó inminencia de ella, la propiedad que vá á ser entregada en pais enemigo, y bajo un contrato, segun el cual, ella vendria á ser de enemigo en el acto de su arribo, se la considere como enemiga, si es tomada en el viaje: la captura entónces se reputa entrega: pues, por los derechos de la guerra, los captores están en lugar del enemigo.

(*) Mas adelante me ocuparé de este punto; y solo anticiparé aqui que la razon que se apunta, es insignificante. Suponiendo que los papeles emanen directamente del gobierno, no es por eso que se condena al buque; sino porque, el emanar de él, hace presumir cierto su contenido, esto es, que el buque es enemigo: luego si por otros medios ó pruebas, se obtiene igual presuncion ó certeza respecto de la carga, tambien esta deberia condenarse.

CAPITULO III.



Del derecho de los beligerantes para capturarse mutuamente sus propiedades.



§. 1. Habiendo tratado ya de la ilegalidad del tráfico entre beligerantes, como también de lo que debe entenderse por aliado del enemigo en lo que respecta al tráfico; y habiéndose reputado en todos tiempos como presa legítima de guerra al comercio del enemigo, vamos ahora à considerar la naturaleza y efectos de lo que se llama derechos de la guerra, en su relacion con el comercio hostil.

§. 2. Enseña Martens: “Que el conquistador tiene el derecho de apoderarse de las propiedades muebles ó raices del enemigo, ya para obtener lo que exige como justo ó su equivalente, ya para cubrirse de los gastos de la guerra, ya para precisar al enemigo á una paz equitativa, ó ya para impedirle, debilitándole, la repetición de las ofensas que motivaron la guerra: Que con este último objeto, tiene igualmente el derecho de destruir las propiedades y posesiones del enemigo: Que no obstante; las leyes modernas de la guerra, solo permiten esa destruccion, cuando es indispensable privar de la cosa al enemigo, y la cosa es tal, que, solo destruyéndola, se le puede privar de ella; ó tal, que, despues de tomada no puede ser conservada, y fortificaría al enemigo; ó tal que, su conservacion, perjudicaría á las operaciones militares; ó cuando la destruccion se hace por via de retaliacion.”

§. 3. Tal es la regla jeneral: pero en estricta justicia, ese derecho solo puede ejercerse en aquellas cosas de un beligerante, que han ido al poder de su adversario despues de la declaracion de la guerra.—Vattel, dice: “El soberano, no puede detener las personas ni los bienes de aquellos súbditos de su enemigo, que están en sus dominios al declararse la guerra; pues entraron en ellos bajo la fé pública, y al permitirles entrar y residir, se les prometió tácitamente la plena libertad y seguridad del regreso. Por consecuencia: debe otorgarles un plazo razonable para estraer sus bienes, prorogándolo en caso de inconvenientes insuperables, v.g., una enfermedad: y si se dejan estár despues del plazo, puede tratarles como á enemigos, pero como à enemigos desarmados. En el dia, los gobiernos son laxos en el cumplimiento de este deber, especialmente, respecto de los comerciantes, otorgándoles todo el plazo que necesitan

para arreglar sus asuntos, y ademas se cuida mucho de reglar este punto en los tratados de comercio.” (f)

§. 4. Aunque hay embargos bélicos y embargos civiles, solo se considera aquí al que tiene algo de hostil por su naturaleza; á saber, el que una nacion impone sobre buques existentes en sus puertos, y pertenecientes á aquel Estado al que ha declarado, ó está próxima á declarar la guerra.—Parece á primera vista que esta práctica, tan comun en Europa, violase totalmente la regla sentada de que no hay derecho en una nacion para apoderarse de aquella propiedad de su enemigo, que está en sus dominios al declararse la guerra: pero bien examinada la cosa, se conoce que no hay en esto tal violacion.

§. 5. Las declaraciones de guerra, no surten efecto solamente desde la formal notificacion de hostilidades. Preceden ciertos actos de naturaleza hostil, que, respecto de determinados objetos, se reputa ser virtualmente declaraciones de guerra, aunque ellas puedan quedar despues en nada, á causa de acomodarse los dos gobiernos. Asi: cuando una nacion no vé ya esperanza de obtener satisfaccion, está reducida á considerar á las hostilidades como virtualmente declaradas. Embarga entónces el comercio, existente en sus puertos, de la nacion ofensora, para indemnizarse á sí misma del único modo que la es posible. En tal caso, la propiedad hostil que entra en sus dominios despues de inferida la injuria, puede ser, y es considerada, como si hubiese entrado despues de declaradas las hostilidades, aunque tal notificacion no haya sido debida y formalmente notificada: y por tanto, el caso del embargo, no está comprendido en la regla mencionada; pues esta habla solamente de los bienes que están en sus dominios al tiempo de la declaracion, y no de los que entran despues de ella. En varios casos de capturas hechas antes de una abierta declaracion de guerra, pero bajo circunstancias tales de injusticia por parte de la otra nacion, que implicaban una declaracion de ella, se ha decidido en Inglaterra: Que la declaracion posterior, tenia efecto retroactivo, y confirmaba cuanto se habia ejecutado por el embargo bajo aquella declaracion implícita: Que tales capturas fueron, al principio, equívocas; de modo que si la cuestion entre ambos gobiernos se hubiese arreglado, el efecto retroactivo del arreglo, habria sido convertir á las capturas en un mero embargo civil, terminado por aquel: Que, por el contrario, si las negociaciones daban por resultado la guerra, el efecto retroactivo era el directamente opuesto: Que él imprime entónces un carácter hostil á la captura primitiva, que no es ya embargo, ni un acto equívoco, sinó una declaratoria del ánimo; y lo que se hace con ánimo hostil, es reputado como medida hostil *ab initio*: Que la propiedad asi tomada, está sujeta á ser usada como propiedad de personas ofensoras *ab initio*, y culpables de injurias que se han negado á satisfacer: Que la única escepcion de esto, seria el caso en que mediase pacto especial para la devolucion de propiedades tomadas ántes de una declaracion formal de hostilidades. (g)

[f] Véase la Nota 6.
[g] Véase la Nota 7.

§. 6. El embargo bélico, se emplea contra enemigos, en casos de guerra actual ó próxima, vedando hasta nueva orden, el que salgan buques de todos ó de algunos puertos del Estado. El embargo civil se emplea respecto de súbditos ó aliados, haciendo igual prohibicion: pero él ni puede estenderse á buques británicos existentes en puertos de otra nacion, á no consentirlo el gobierno de esta; ni es tampoco ilimitada la facultad que tiene el rey de la Gran Bretaña para imponerlos en su propio reino, Puede hacerlo si lo exige el bien público: mas no por la utilidad particular de un individuo ó de una compañía (*): y aunque no fué de este carácter el impuesto en 1766 á la esportacion de trigo, ántes bien se reconoció que él habia salvado del hambre al pueblo, con todo, fué declarado ilegal por la lejislatura, y los dueños de los buques y cargamentos embargados, fueron completamente indemnizados. (h)

§. 7. Solo á la autoridad pública compete otorgar patentes de corso y represalias; pues de otro modo, un particular, ofendido, vendria á ser juez en su propia causa. Se espiden, en tiempo de paz, despues de ciertos pasos y trámites, á favor del súbdito que ha sufrido perjuicios ó injurias, sin haber podido lograr reparacion, para que pueda atacar y apoderarse de la propiedad de la nacion injuriante. Se espiden tambien en tiempo de guerra. Ellas cesan de tres modos: por revocacion espresa; por el cese de las hostilidades con la nacion contra la cual se espidieron, y por la mala conducta del que las obtuvo (**).

Patentes
de corso y
de represalias.

§. 8. En cuanto á la revocacion y cese de las hostilidades, debe entenderse de las patentes dadas en estado de guerra, con el objeto jeneral de dañar al enemigo: mas no de las dadas en tiempo de paz, con el especial de que un particular se indemnice, pues ellas criaron en él una deuda nacional. Sin embargo: ha habido ejemplar en que se decidió que, aun en este último caso, ellas cesaban, cesando las hostilidades, aunque contenian la cláusula de que no podria perjudicarlas ningun tratado de paz: pero despues se habia celebrado con la nacion enemiga varios tratados de paz, en los que se pactó espresamente que ésta no sería damnificada por tales patentes. La razon de tal decisión fué qué, pudiendo ser ellas revocadas por una tregua, ó por un salvoconducto, con mas razon podrian serlo por un tratado de paz. Parece justo y razonable que, despues de una solemne ratificacion de amistad entre dos naciones, no se permita volver sobre ofensas privadas, acerca de las cuales, nada se haya provisto en el tratado (†)—En cuanto á mala conducta del que obtuvo la patente, se declaró en un caso que los actos de crueldad la anulaban.

(*) Sobre esto se hablará en el Capitulo VII.

(h) Véase la Nota 8.

(**) Otro modo de cesar, que el autor olvida, es cuando el que las obtuvo, ya se ha indemnizado, por medio de las presas que haya hecho.

(†) Esto es contradiccion. No es deuda privada, lo que ya asumió el carácter de deuda nacional. La razon del autor, lo será para que los gobiernos no otorguen patentes de represalias, sino con esa espresa calidad: mas no lo es para retiraras cuando se otorgaron llanamente, por solo haber cesado las hostilidades. Si se dan en estado de paz, sobreviene la guerra, vuelve la paz, y el patentado aun no se ha indemnizado, y nada se provee acerca de su derecho en el tratado; es una injusticia que el mero regreso al estado de paz, le prive de una patente que se le dió no obstante ese mismo estado. Se deberia indemnizarle al menos.

§. 9. Está igualmente decidido en esta materia: 1. ° Que un súbdito británico, no puede apoderarse de bienes de súbditos de naciones amigas, á virtud de patentes obtenidas de otros gobiernos (*): 2. ° Que la obtenida del rey de la Gran Bretaña contra una nacion enemiga, puede ejercerse contra otra nacion, que despues llegue á ser enemiga tambien.

§. 10. En casos de represamiento, el recaptor no necesita de tales patentes para obtener el beneficio de salvamento, que le competiría si las hubiese tenido.

§. 11. Es, sin embargo, una escepcion implicita en las concesiones de patentes, que hace el rey, el que este puede soltar (*of releasing*) cualquier presa, ántes de ser condenada.

§. 12. La espuesta doctrina acerca de los embargos, no es esclusiva de la Gran Bretaña, sinó reconocida por todas las naciones; y ella es la base del derecho de represalia. “Las represalias (dice Vatel) se acostumbran entre nacion y nacion, con el fin de hacerse justicia á sí mismas, cuando no pueden alcanzarla de otro modo. Si una nacion se apodera de lo perteneciente á otra; si niega el pago de una deuda, ó la reparacion de una injusticia, puede la otra tomar y aplicar en su provecho lo que pertenezca á aquella, hasta obtener el abono de lo que se la adeuda, con intereses y perjuicios; ó bien conservarlo como prenda, hasta que haya recibido completa satisfaccion: en cuyo último caso, hay mas bien una detencion ó captura, que una represalia: mas cuando desaparece la esperanza de lograr satisfaccion ó justicia, es confiscado, y la represalia queda consumada. Se reputa negada la satisfaccion, desde que la guerra es declarada. En las represalias, nos apoderamos de la propiedad del súbdito, como lo haríamos con la del Estado á que él pertenece. Cada cosa perteneciente á la nacion, está sujeta á represalias, se halle donde se halle, con tal que no sea un depósito confiado á la fé pública, v. g., el dinero que los extranjeros colocan en los fondos públicos, que aun en casos de guerra abierta, debe ser respetado.”

§. 13. De dos modos se ejercen las represalias: por embargo, como ya se ha dicho, en cuyo caso, son un hecho del Estado; ó por patentes de represalias, en cuyo caso, son un hecho de un súbdito, bien que autorizado para ello por el Estado. Concédese al que fué injuriado por súbditos de otra nacion, que le niega justicia, á efecto de que él pueda apoderarse de las personas y bienes de súbditos del Estado ofensor, y detenerlos hasta que se le dé satisfaccion; pero no mas allá. Mas esta autorizacion no se estiende hasta molestar, entre otras varias personas esceptuadas, al negociante de una plaza distinta de aquella contra la cual se han espedido las represalias, aunque tenga en esta un factor. (i)

§. 14. Tal es hoy la práctica y la ley comun de las naciones cultas, respecto de la propiedad enemiga, en jeneral, que se halla en sus dominios al de-

(*) Esta disposicion, no es peculiar de la Gran Bretaña. Se halla en los tratados de comercio de todas las naciones.

[i] Véase la Nota 9.

clararse la guerra: y parece algo sutil la distincion entre declaracion virtual y actual, como lo es el ardid de dar á la declaracion actual de guerra, un efecto retroactivo, á fin de cubrir la falta de la virtual, previamente implícita. Antiguamente, la regla era, en Inglaterra, mas clara. Al principiarse la guerra, no se permitia al negociante perteneciente á la nacion enemiga, el salir del pais; pero su persona y bienes eran respetados, hasta saberse como eran tratados en aquella los negociantes ingleses: y posteriormente se dispuso que en casos de ruptura con otra nacion, los negociantes y demas personas de ésta, tuviesen el plazo, prorogable si sobrevenian inconvenientes insuperables, de 40 dias, para salir libremente del reino con sus bienes, pudiendo venderlos ó disponer de ellos.

§. 15. Puede una nacion confiscar las deudas que sus súbditos deban á súbditos del enemigo, ó de aliados de éste, cuando el término del pago vence durante la guerra; ó al ménos, puede prohibir el pagarlas durante ella. Se suspende así el derecho del enemigo; pues lo contrario, seria permitir esa nacion el que se envíe fondos al que intenta destruirla: mas aquel derecho no se estingue por eso, sinó que revive plenamente al regreso de la paz. Durante el estado de guerra, hay una total inhabilidad legal para sostener cualquier contrato, por medio de recursos que hagan á los tribunales de un belijerante los súbditos del otro, ó de un aliado; á no mediar circunstancias especiales que les despojen, *pro hac vice*, del carácter de enemigos, v. g. el haber llegado bajo bandera de parlamento.

Acciones.

§. 16. Habiendo tratado hasta aqui del efecto que obra la guerra sobre el comercio de un belijerante, cuando ese comercio se encuentra en los dominios del otro, se tratará ahora del que obra sobre el mismo, cuando él se encuentra fuera de ellos.

Derecho de captura en el esterior

§. 17. A este respecto, el principio jeneral es, que tal comercio, se halle donde se halle, está sujeto á ser capturado y apropiado por el otro belijerante enemigo. No se admite contra él mas escepciones, que en favor del territorio neutral, ó las derivadas de relajaciones explícitas, que un belijerante permita en provecho del otro; y de las cuales se tratará en el siguiente capítulo. En algunas guerras, ha sido frecuente exceptuar tambien, en favor de una clase pobre é industriosa del pueblo, á los buquecitos pescadores. (*)

§. 18. Ese derecho de apoderamiento, se ejerce comunmente ó por embargo, del que ya hemos hablado, ó por captura, propiamente dicha. Esta lleva un manifiesto carácter bélico. Tiene lugar cuando el buque es vencido, ó simplemente tomado por su enemigo, en guerra abierta, ó solo por represalias, con intencion de apropiarse ya buque y carga, ó ya únicamente los efectos hostiles de contrabando, que se encuentren en aquel. Hubo un caso, que

(*) Ademas de haberse declarado la neutralidad de las barcas pescadoras no armadas, francesas é inglesas, en una Convencion que Kluber cita (§. 274 nota c.), un Arrêt del Consejo de Prensas de Francia, de 9 Termidor año 9, que se halla en el *Dictionnaire des Arrêts modernes*, tomo 1.º páj. 673, declaró que tales botes no están sometidos al derecho de presa marítima.

puede presentarse como ejemplo de lo que debe ó no ser mirado como captura. Un buque mercante, fué abordado por jente de una fragata inglesa de guerra, que se hallaba varada y perdida, diciendo al capitán que fuese á auxiliar á la fragata, como lo hizo con su tripulación, sacando de aquella como 180 hombres, y llevándoles á su buque, el cual, tres días despues, llegó con ellos á un puerto de Inglaterra, donde, los que habían sido salvados así de la muerte, tuvieron la ingratitud de proceder contra el buque, como si fuese presa, alegando haberlo capturado por sospechoso de tráfico hostil.—En este caso pues, los dueños de la carga, no habían hecho ciertamente servicio alguno; y así, si aparecía que ella era realmente hostil, debía ser condenada: pero el capitán y el dueño del buque, debían ser considerados liberalmente, en atención al gran servicio prestado; y tanto, que, si el buque perteneciese realmente al enemigo, el carácter de tal, habría sido borrado por aquel servicio.

§. 18. En casos de conquista por capitulación, parece que la propiedad que está en la mar, no goza exactamente de las mismas ventajas de la que está en tierra, ni aun cuando la capitulación conceda espresamente la libertad de tráfico: esto es, el permiso dado al vencido de llevarse, por agua ó por tierra, su dinero, mercancías y bienes muebles, no implica, necesaria ni comunmente, el de llevarse tambien la propiedad flotante.

§. 19. Una vez adquirida nuestra propiedad por el enemigo, mediante corso, represalia ó cualquier otro medio lejítimo, se ha usado entre todas las naciones el redimirla mediante rescate. Pero por la ley de Inglaterra, está absolutamente prohibido á todos sus súbditos el rescatar buques ó sus cargas, que les pertenezcan, y que hayan caído en poder del enemigo. (j)

§. 20. Empléase comunmente la voz *recapture* (recaptura), cuando, habiendo hecho una presa el enemigo, es ella recuperada de resultas de la llegada de una fuerza amiga; y úsase de la de *recobro* (*rescue*), cuando la recuperacion es efecto de un alzamiento del buque tomado, contra sus captores: pero hay tambien otro jénero misto de recobro, ó que participa de aquellos dos, esto es, cuando un buque que está resistiéndose actualmente, contra el enemigo, es librado por la llegada de fuerza amiga.

§. 21. Aunque es obligatorio para el amigo y para el aliado el procurar rescatarse mutuamente, siempre que haya una esperanza racional de obtenerlo, no lo es para el capturado el procurar un alzamiento. Será un acto de mérito y voluntario, no una obligacion: los marineros, en su calidad de tales, no la tienen. (*) Mas el caso es distinto respecto de la fuerza que llega:

[j] Véase la Nota 10.

(*) Cuando el apresamiento de un buque nace, no de los motivos comunes, sino de haber él violado la neutralidad, y el capitán ó tripulación emprenden su recobro, este acto es una infraccion del derecho de jentes, y una causa lejítima de condenacion; segun declaraciones del Juzgado de Presas de Estados-Unidos y del Almirantazgo Británico. Asi lo dice Bello: páj. 190.—Cuanto á los deberes de los marineros en casos especiales, penden de los estatutos de cada pais. Por el artículo 28 del *Recesso* anseático (título 4.º) de 1614; por el 9.º t. 7, lib. 3.º de la Ordenanza de Francia de 1681; y por el 23, t. 11, de la ley de la misma, de 22 de Agosto 1790, es castigado corporalmente el marinero, que, en la defensa del buque abandona el combate.—Por lo demas: al hablarse en la nota siguiente del Positivismo, hablaré tambien de la represá.

ella debe tentar el libertar á sus hermanos, si no hubiese por parte del enemigo una evidente superioridad.

§. 22. “El derecho de posliminio, dice Vatel, es aquel, en cuya virtud, las personas y cosas tomadas por el enemigo, vuelven á su pristino estado, por volver á poder de la nacion á que pertenecian. Si nuestros aliados ó auxiliares, las represan, ó retoman de cualquier modo, viene á ser lo mismo, cuanto á los efectos legales, que si hubieran vuelto á nuestro poder.”—De consiguiente: si el amigo ó aliado recaptura posesiones de que se habia apoderado el enemigo, no adquiere la propiedad de ellas, sino que ésta retrovierte al dueño primitivo.

§. 23. Este derecho no se ejerce en territorios neutrales; pues el neutral está obligado á considerar la guerra, en lo que respecta á sus efectos, como igualmente justa por parte de ambos beligerantes, y á mirar, por lo mismo, como adquisicion legal, toda captura hecha por cualquiera de ellos. Si permitiese al uno, con perjuicio del otro, ejercer en sus dominios el derecho de posliminio, esto es, el recuperar en ellos las cosas que éste le hubiese tomado, sería esto declararse en favor de él, desviándose de la línea de neutralidad.

§. 24. Las tierras, fincas y demas bienes raices, como reconocibles que son por sus dueños, gozan del pleno beneficio del posliminio. No así los bienes muebles, por la razon contraria, y por la de ser reputados como abandonados; á no ser que, por haber sido represados inmediatamente, puedan ser facilmente reconocidos por sus dueños: entónces no tiene lugar la presuncion de abandono.

§. 25. Pero, aunque esta es la ley jeneral de las naciones acerca de los efectos del posliminio relativamente á bienes muebles, su rigor ha sido relajado, en algunos Estados, respecto de sus propios súbditos, y, por consenso mútuo, respecto de los súbditos de los demas. “Los prisioneros de guerra, dice Vatel, que han empeñado su palabra, y los territorios ó ciudades que se han sometido al enemigo, y jurádole ó prometídole fidelidad, no pueden tornar por sí mismas á su antiguo estado, en virtud del derecho de posliminio; pues la fé debe ser guardada aun con el enemigo: pero si su gobierno las retoma ó las reconquista, recobra todos sus antiguos derechos sobre ellas, y debe restablecerlas en su primera condicion.”

§. 26. En cuanto á los efectos del posliminio respecto de la propiedad enajenada por el enemigo, debe no olvidarse la indicada distincion entre la raiz y la mueble. Dice Vatel, acerca de la primera: “La adquisicion de una ciudad por la guerra, no queda plenamente consumada, hasta que ella es confirmada por el tratado de paz, ó hasta que el Estado á que pertenecia, es totalmente sometido ó destruido; pues hasta entónces, ese Estado tiene esperanza de reconquistarla por la guerra, ó de recuperarla por el tratado de paz. Desde que la reconquista ó recupera, se restablece en todos sus derechos, recobra todas sus pertenencias, en cuanto la naturaleza de estas lo permita, y reivindica, por tanto, las raices del poder de aquellas personas, que se han

apresurado á comprarlas prematuramente; y las cuales han hecho un negocio aventurado, comprándolas de quien no tenia un derecho absoluto de disponer de ellas: si pierden en él, cúlpense á sí mismas. Por el contrario: si esa ciudad es cedida al enemigo por el tratado de paz, ó si cayó completamente en su poder por la sumision total del Estado, no la compete el derecho de posliminio. Las enajenaciones de cualquiera de sus posesiones por el vencedor, son entónces válidas é irreversibles; y esa ciudad no puede reclamar contra ellas, aun cuando con el tiempo alguna revolucion feliz la libertase del yugo del conquistador.”

§. 27. Acerca de la propiedad mueble, como ella, desde que pasó á la completa posesion del enemigo, es irrecobrable á virtud del posliminio, mucho mas lo será cuando el enemigo que la tomó, la trasfiere *bona fide* á un neutral. (k) Añádase á esto con Vatel que, “como las cosas no mencionadas en el tratado de paz, continúan en el mismo estado en que se hallaban cuando se ajustó el tratado, y ambas partes las ceden tacitamente á los poseedores actuales, puede decirse, en jeneral, que el derecho de posliminio, por ser enteramente relativo al estado de guerra, deja de existir á la conclusion de la paz.” (l)

§. 28. Gran diferencia de opinion y de práctica ha habido acerca de la cuestion de saber lo que constituya la posesion completa de las cosas muebles por el enemigo. Varios publicistas enseñan que solo se necesita que ellas hayan estado veinticuatro horas en poder de él: otros, que hayan sido conducidas *infra presidia*, esto es, á los puertos, campos, ciudades ó flotas del enemigo: y otros han establecido reglas arbitrarias. Mas en los últimos tiempos, se ha exigido otra especie mas absoluta de posesion, esto es, una sentencia condenatoria. El neutral que, durante la guerra, comprase un buque apresado, no estaría seguro por solo el hecho de que el enemigo lo hubiese poseido veinticuatro horas, ni aun años, ó llevándolo *infra presidia*, si careciese del título de una sentencia legal que lo hubiese condenado, pronunciada por tribunal competente, en pais del enemigo captor ó de sus aliados, pero no en el neutral. (m) Al menos en Inglaterra, esta es la regla observada no solo por la corte del Almirantazgo, sino aun en las de *Common Law*.

§. 29. Pero, si trasferida la presa al comprador neutral, se celebra la paz, la trasferencia es válida, aunque no haya habido condena legal; pues el derecho de posliminio, cesa á la celebracion de aquella. Aun hubo un caso en que se declaró que un buque vendido á un neutral despues de haber sido ilegalmente condenado, y que, por tanto, no habria sido validamente trasferido durante la guerra, era reputado, por la intervencion ulterior de la paz, como lejitimamente poseido por el comprador; pues la paz afianza la posesion del enemigo captor, y, con mas razon, la de su sucesor particular: de lo contra-

[k] Véase la Nota 11.

[l] Véase la Nota 12.

[m] Véase la Nota 13.

rio, y si este hubiese de ser desposeido, tendria el derecho de repetir contra el beligerante vendedor. Si ese neutral llega despues á ser enemigo, no se debilita por eso su dominio en el buque que compró; aunque éste queda sujeto á ser apresado, como cualquier otra propiedad enemiga.

§. 30. Todas estas reglas, de observancia rigurosa para la Inglaterra cuando se versan intereses de neutrales, han recibido algunas modificaciones en casos ocurridos entre sus propios súbditos. Así: el derecho de posliminio continúa, respecto de súbditos británicos, aun mas allá de la guerra: de modo que la propiedad que les toma en la mar el enemigo, y que es retomada, sea en el tiempo que sea, y sea antes ó despues de condenada, no pertenece á los recaptadores, sinó que se devuelve á sus primeros dueños. Se exceptúa el caso en que un buque apresado por el enemigo, haya sido declarado buque de guerra por él; pues entónces pertenece á los recaptadores, y no á sus anteriores dueños: y el caso en que el apresamiento hubiese nacido de haberse ocupado el buque en un tráfico ilegal.

§. 31. El beneficio de estas modificaciones, que importan una regla mas liberal de restitution de propiedades pertenecientes á súbditos de Inglaterra, que hayan sido represadas, se estiende tambien á las de sus aliados, mientras estos observen la recíproca.

§. 32. La restitution de la propiedad mueble recapturada, se verifica dando Salvamento. al recaptor algun premio ó recompensa. Esto es de ley comun; aunque el importe de ese premio varía en cada pais. Entre británicos, es el 8 p^oo, si la captura se hizo por buque del Estado; el 6, si por buque de particulares; y si es hecha por buques de ambas clases, el tribunal lo fija, segun las circunstancias. Lo mismo se procede en casos de recobro, nacido de alzamiento de la tripulacion; pues si él nació del arribo de fuerzas frescas, no se debe premio alguno.

§. 33. Tratándose de restitution á neutrales de propiedad de ellos, apresada por el enemigo, y represada por buques británicos, el premio se designa igualmente por los tribunales, con arreglo á las circunstancias del caso: bien que el neutral puede libertarse de pagarlo, haciendo abandono en favor del recaptor. Mas esto es solamente cuando hay motivos racionales para presumir que esa captura de la propiedad neutral, habria sido declarada buena presa por los tribunales del pais del captor; pues de lo contrario, la restitution al neutral, se hace sin gravarle con tal premio (n).

[n] Véase la Nota 14.



CAPITULO IV.



Efectos de la guerra sobre el comercio de los neutrales--Derecho general de estos de continuar su tráfico habitual--Proteccion acordada por los puertos y territorios neutrales--Comercio ilegal--Contrabando--Violacion de bloqueo--Conduccion de tropas ó de pliegos--Sometimiento del neutral á los ultrajes de un beligerante.



Derecho del neutral para continuar su acostumbrado tráfico.

§. 1. A fin de mitigar, en lo posible, las calamidades de la guerra, y de hacer que ellas recaigan solamente sobre los beligerantes, las naciones han reconocido mutuamente ciertos principios, que, siendo ya ley común para la Inglaterra, han sido consagrados por el uso, confirmados por antecedentes, é ilustrados por sabios escritores. Ellos han sido, ademas, ratificados en tratados celebrados en todos tiempos entre las naciones civilizadas. Segun ellos, los países que no se comprometen ni interponen en una guerra, no pueden ser afectados por las diferencias de los beligerantes, y tienen derecho de continuar su acostumbrado tráfico, con la escepcion de los puertos bloqueados, ó de artículos de contrabando, y de quedar sujetos sus buques á ser visitados y pesquisados.

§. 2. En Europa, cada guerra marítima, produce discusiones acerca de los derechos de las naciones que quedan en paz. Cierta es que en algunos casos, sufre su comercio: pero cuando sus derechos son respetados, la balanza de las ventajas, se inclina en favor de ellas; porque los mismos beligerantes hallan utilidad en el cambio de sus productos, y este solo por medio de los neu-

tros puede verificarse; y por que, ademas, aquellos tienen entónces que ampliar ó permitir á estos el tráfico con sus colonias. Sin embargo: la variedad y fluctuacion de intereses, hicieron sentir la necesidad de reglas invariables: y por esto, las opiniones de algunos sábios, han sido erijidas, á falta de otra cosa mejor, en código de leyes internacionales: y aunque algunas de esas opiniones son contradictorias, estravagantes é interpretables, sin embargo, algo se ha avanzado hácia la estabilidad y la justicia con la admision de tales autoridades.

§. 3. Los dueños de un buque neutral, que comerciaba con un puerto enemigo, y que fué detenido para ser visitado, reclamaron contra los retentores subsanaciones por la pérdida del viaje; y aunque estos se escepccionaron con que un neutral no puede, en un tribunal británico, reclamar indemnizaciones por perjuicios resultantes de un tráfico con enemigos de la Gran Bretaña, sin embargo, se decidió que un neutral puede proseguir su comercio jeneral con puertos enemigos (*), y puede hacerse el conductor de propiedad no solo neutral, sino aun enemiga, desde su propio pais, hasta el pais enemigo, sin temer confiscacion del buque, ni de la propiedad neutral que lleve; aunque corre el riesgo de ver interrumpido su viaje por la captura de la propiedad enemiga.

§. 4. Pero así como el neutral puede lejitimamente conducir en sus buques la propiedad enemiga, así la propiedad de él es inviolable, aunque se encuentre en buque enemigo. "Ella, dice Vatel, debe devolverse á su dueño, pero sin indemnizacion alguna por la detencion, daños &c.; pues la pérdida que entónces sufre el neutral, es un accidente á que quiso esponerse embarcando su propiedad en buque enemigo; y el captor, al ejercer sus derechos de la guerra, no es responsable por los accidentes que de ella resulten; como no lo sería si su cañon matase á un neutral, que fuera de pasajero en un buque enemigo."

Inviolabilidad de la propiedad neutral en buque enemigo.

§. 5. La regla anterior no ha sido siempre tan claramente entendida; y existe un antiguo proloquio, mencionado por Grocio, de que "los bienes hallados en buques de nuestros enemigos, se reputa ser de estos." El, sin embargo, solo quiere decir que jeneralmente se presume que el todo pertenece al mismo dueño: pero esta presuncion admite prueba en contrario. Así se decidió en Holanda, en plena asamblea de la corte suprema, en 1338, durante la guerra con el Hansa Teutónica, y desde entónces, esto quedó consagrado en ley. En el dia, ella está tan completamente establecida, que, si un neutral emprende, en sociedad, algun tráfico, y si este tráfico es ilegal respecto de su socio, ya por residir en pais enemigo é investir así el carácter de belijerante, ó ya por cualquier otro motivo, la parte perteneciente al neutral, no es afectada por la ilegalidad del tráfico de su socio: se confisca la de éste, pero se devuelve indemne la de aquel: á no ser que el neutral se

(*) Téngase presente que aquí se habla, como se advirtió en el §. 1.º, de puertos enemigos no bloqueados, y ademas, del comercio de artículos no vedados ó de contrabando de guerra.

haya constituido voluntariamente en agente del belijerante, ó haga uso de papeles falsos; pues entónces se confisca su parte tambien. (o)

Proteccion
concedida
por los puer-
tos neutrales

§. 6. La inviolabilidad del carácter neutral, protege no solamente la propiedad neutral, sinó tambien, en ciertos casos, la de los mismos belijerantes. Por eso dice Vattel, que no puede ejercerse hostilidad en territorio neutral; reputándose parte del territorio, todo el espacio de mar al alcance del tiro de cañon, disparado de la costa; y siendo mala presa todo buque tomado bajo el cañon de una fortaleza neutral. Martens añade, que: "Cuando dos buques enemigos se encuentran en un puerto neutral, ó cuando el uno persigue al otro hácia dentro de tal puerto, no solo deben suspender las hostilidades mientras permanezcan en él, sinó que ademas, si el uno se hace á la vela, el otro no debe hacerlo hasta veinticuatro horas despues." Los captores no deben estacionarse en la boca de los rios neutrales, y mucho menos en los mismos rios, con la mira de ejercer allí los derechos de la guerra.

§. 7. Un buque ingles, anclado en un puerto neutral, envió botes armados á capturar, como lo hicieron, á otros que se hallaban anclados á corta distancia de él, pero en el mar: y el captor alegaba no haber violado con esto la neutralidad del territorio, desde que la fuerza habia sido aplicada á apresar buques existentes fuera de él. Con este motivo, dijo Sir Walter Scott: "Es vedado usar del territorio neutral para objetos de guerra; en lo que no incluyo aquellos usos remotos, universalmente tolerados por la ley de las naciones, como el de procurarse víveres y otros tales; sino á los usos ó actos inmediatos de guerra, como lo es el del caso presente; pues nadie dirá que el enviar botes para efectuar una captura, no sea un acto directamente hostil, incompleto ciertamente, pero incoado, é investido con todos los caracteres de hostilidad. Si así no fuese, un buque, anclado en una estacion neutral, podria hacer tiros sobre otro que estuviese fuera de ella: el daño, en este caso, no estaría consumado, ni sería recibido por el territorio neutral; pero ninguno dirá que esto no sería un acto hostil, inmediatamente comenzado en territorio neutral. ¿Y qué diferencia hay, en cuanto á la naturaleza del acto, entre hacer un disparo, que produce la sumision de un buque existente á dos millas de distancia, y enviar contra él un buque armado y tripulado, que haga la misma cosa, á la misma distancia? Está prohibido no meramente los actos directos é inmediatos de hostilidad, sino todo lo que tenga una próxima relacion con ella. Yo no puedo, sin permiso, llevar prisioneros ó botin á territorio neutral, para ser detenidos allí; pues tal hecho es una continuacion inmediata de la hostilidad: y de igual modo, no puedo dar principio á un hecho de hostilidad en territorio neutral. No basta que digais que ella no se completó en él; pues no podiais tomar en él medida alguna que condujese á ejercer una violencia inmediata: no podiais prevaleros de la ventaja de hallaros en territorio de un neutral, que tiene que conducirse con perfecta igual-

dad respecto de ambos beligerantes, sin dar ventaja alguna á ninguno de ellos. Lo contrario, es hacer un uso indebido del territorio neutral, y de ello ha habido muchos ejemplares, vivamente reprobados, y algunos de ellos ocurridos durante la presente guerra. De este número ha sido la práctica, tolerada en los Estados del Norte de Europa, de estacionarse en sus puertos los corsarios franceses, y lanzarse desde ellos, para apoderarse de buques británicos en aquellas cercanías: y sin embargo, esa práctica, tan inadmisiblemente y perjudicial como es, lo es menos que el hecho del presente caso: pues aqui el buque hostiliza, sin tener que moverse del puerto. Todos los gobiernos están interesados en cortar estos abusos; pues la violacion por una de las partes, del respeto debido á la neutralidad, provocará procederes iguales por la otra, hasta que su territorio, en vez de neutral, vendrá á ser el teatro de la guerra (p).

§. 8. La inmunidad que goza el territorio neutral, no se estiende al buque neutral; pues regularmente puede ser apresada la propiedad enemiga hallada en buques neutros, como en cualquier otra parte. Vattel añade, que, en tal caso, "debe abonarse por el captor el flete de ella al capitán del buque, quien no debe ser perjudicado por tal apresamiento." Mas ese flete no se fija, en todo caso, por la contrata de fletamento (q).

Propiedad enemiga no inmune en buque neutral.

§. 9. Algunos Estados han acostumbrado relajar el rigor de la regla que habla el §. anterior, concediendo por tratados el privilegio de inmunidad á toda propiedad embarcada en sus respectivos buques, fuese quien fuese su dueño. En tal caso, la regla es: "buque libre, libra á la carga." De ésta clase fué el privilegio que la Inglaterra otorgó á Portugal en el tratado de 1654.

§. 10. Tales son las inmunidades que los neutrales pueden conceder á súbditos de un beligerante contra las hostilidades de su adversario.—Ahora se tratará de los casos en que, lejos de poder dispensarlas, pierden ellos, por sus procederes ilegales, las que de otro modo les competiría como á neutrales.

Comercio ilegal de los neutros.

§. 11. Muchas discusiones se han versado entre beligerantes y neutrales acerca del comercio que deba ser reputado contrabando; y el catálogo de los contrabandos ha variado tanto, y algunas veces de tal modo, que es difícil atinar con la razon de tales variaciones, debidas quizás á circunstancias especiales, cuya historia no ha sido acompañada con la historia de las decisiones. Compitiendo al gobierno el declarar quienes son los enemigos, y el velar por la seguridad del Estado, le compete, de consiguiente, el hacer nuevas declaraciones de contrabando, cuando llegan á usarse, como instrumentos de guerra, artículos que ántes eran inofensivos. Todos los que son especialmente usados en la guerra, son contrabando; como armas, municiones, caballos, maderas de construccion, y toda clase de artículos navales. La difícil-

Comercio de contrabando.

[p] Véase la Nota 16.

[q] Véase la Nota 17.

tad mayor se ha versado acerca de las provisiones: ellas no son contrabando sinó en ciertos casos: cuando se espera reducir al enemigo por hambre. Siempre que se trata de declarar sobre ser ó no confiscables los artículos, si ellos se hallan en su estado primitivo, son tratados por los tribunales mas indulgentemente, que cuando son trabajados ó manufacturados. El fierro en barra, es tratado con indulgencia, á pesar de que las anclas y demas instrumentos que se fabrican con él, son contrabando: el cáñamo, es mas favorecido que el cordaje; y el trigo, lo es mas que cualquiera de las preparaciones finales que él admite.

§. 12. Pero estas distinciones no pueden exijirse fundándose en la ley de las naciones; pues en rigor, todas las provisiones, destinadas á puertos enemigos, son confiscables. Así se ha practicado en Europa, al menos en varios Estados marítimos, hasta ahora cien años, en que algunos de ellos empezaron á emitir aquella exigencia: y en los últimos tiempos, ha prevalecido otra práctica mas benigna. Tal es el derecho de compra anterior: esto es, el de comprar esa propiedad, mediante una compensacion razonable. El neutral no puede exijir mas precio que el que exijiría del enemigo: porque aunque éste, obligado en ciertos casos por la necesidad, podria pagar uno crecido, esto no quiere decir que la nacion que, en uso de sus derechos de belijerante, intercepta esas provisiones, esté obligada á pagarlo. .

§. 13. En suma: todas las provisiones dirigidas á puerto enemigo, son, en rigor, confiscables. Si, no obstante, ellas se hallan en su primer estado, v. g. el trigo, el derecho de confiscacion por el belijerante es desviado por la mas suave práctica de la compra anterior: pero si están ya elaboradas, v. g. si del trigo se ha hecho bizcocho, revive el rigor del derecho orijinal, y son confiscadas.

§. 14. En la interpretacion del contrabando, esto es, para discernir si los artículos son destinados al uso comun de la vida, ó al de embarcaciones mercantes, ó al de fuerzas militares, la circunstancia mas atendible, es la naturaleza y calidad del puerto á que se encaminaban. Si es puerto jeneral de comercio, se presume que eran destinados á usos civiles, aunque accidentalmente pueda construirse allí alguno ó algunos buques de guerra. Si por el contrario, su carácter dominante, es el de puerto de equipos navales ó militares, se presume serlo á uso militar; aunque concurran á él buques mercantes, y aunque es posible que se destinen á consumo civil.

§. 15. Hay artículos que, por su naturaleza, son decididamente de contrabando: v. g. la brea y el alquitran: y no obstante, cuando ellos son producciones del pais del dueño, solo quedan sujetos á ser detenidos y conducidos con el buque á Inglaterra, para ejercer su pre-compra, mas no para ser confiscados; pues es duro estender el ejercicio del derecho belijerante; hasta vedar al neutral un ramo de su industria natural.

§. 16. Cuando el caso no admite la compra anterior, por ser evidentemente de contrabando los artículos, se sigue la confiscacion "Inútil sería, dice Vatel,

que el belijerante se ciñiese á solo detener tales artículos, especialmente en el mar, donde es imposible impedir totalmente el acceso á los puertos del enemigo. Por eso es forzoso que los confisque, á fin de que el temor de perder, sirva de contrapeso á la avidez de ganar, y se retraigan los comerciantes neutrales de proveer con ellos al enemigo. Importa altamente al belijerante el evitar, en lo posible, que su adversario se haga con ellos mas fuerte y peligroso, y debe, ademas, procurar su propio bien y salvacion. Está, pues, autorizado para adoptar los métodos mas eficaces al efecto, y para declarar que, artículos de tal ó cual naturaleza, destinados al enemigo, serán buena presa. Con este objeto, el belijerante comunica su declaracion de guerra á los Estados neutros; los cuales, comunmente, ordenan á sus súbditos abstenerse de todo comercio de contrabando con los belijerantes, bajo apercibimiento de no ser protegidos por sus gobiernos, en caso de captura. Esta regla es el punto en que, despues de numerosas variaciones, parece definitivamente fijada la costumbre jeneral de la Europa. Para evitar perpetuos motivos de queja y rompimiento, se ha convenido, de perfecta conformidad con los sanos principios, en que los belijerantes pueden tomar y confiscar cualesquiera artículos de contrabando, que individuos neutrales intenten llevar al enemigo, sin que el gobierno de ellos pueda quejarse; así como el belijerante no puede imputar á esos gobiernos, aquel hecho de sus súbditos."

§. 17. Muy cauto debe andar el neutral que lleve á bordo artículos de contrabando. No debe tocar á puertos enemigos, bajo pretexto alguno, ni aun el de vender en ellos otros permitidos; pues si van de ambas clases, tiene que soportar los resultados de tal asociacion; como que una máxima metafórica establece que el contrabando es de naturaleza tan contagiosa, que contamina toda la carga. Debe dirigirse á puertos no enemigos, donde los artículos de contrabando, pierden éste carácter.

§. 18. Por la antigua ley de Europa, en casos de contrabando, se confiscaba tambien el buque; lo cual no era injusto, ya que su dueño queria comprometerlo en un comercio ilegítimo; pero en la práctica moderna de los tribunales del Almirantazgo británico, y parece que de las demas naciones tambien, se ha adoptado una regla mas suave. El buque conductor de contrabando, queda sujeto solamente á la pérdida del flete y gastos: bien que es confiscado, si pertenece al dueño del contrabando, ó si concurre, con el hecho de conducir contrabando, alguna otra circunstancia agravante; entre las cuales, la mas notable, es el falso destino, ó los falsos papeles del buque (r).

§. 19. Entre los derechos de un belijerante, ninguno es mas incontrovertible que el de bloqueo, tal cual ha sido definitivamente fijado y ejercido en los tribunales marítimos de la Inglaterra. Mientras mas se inquieran los principios de la ley natural, y los detalles de la historia diplomática y comercial de la Europa, mejor se conocerá que aquel derecho, nace de las fuentes mas puras de la jurisprudencia marítima, y que está sancionado por la práctica

(r) Véase la Nota 18.

de los mejores tiempos; siendo, por otra parte, respecto de la Gran Bretaña, el mas firme baluarte de su independencia. Pero al mismo tiempo, es el mas duro y severo en su ejercicio. Por eso, en las cuestiones sobre bloqueo, se exige que conste tres cosas: 1^a. La existencia de un bloqueo actual y efectivo: 2^a. El conocimiento de él por el neutral: 3^a. Algun acto de violacion, yendo ó viniendo con carga, embarcada despues de empezado el bloqueo.

Bloqueo actual.

§. 20. Existencia de un bloqueo actual y efectivo.—Debe ser declarado por autoridad competente: y aunque no puede serlo por el comandante de un buque de guerra, esto se entiende de las estaciones de Europa, donde los gobiernos están cercanos: pero en las lejanas, puede suponerse, razonablemente, que ese comandante inviste, por delegacion, una parte de la autoridad suprema.

§. 21. Considerárase como actual el bloqueo de un puerto, solamente cuando existe en él la fuerza necesaria para ejercerlo: cuando la del bloqueador puede aplicarse á todos los puntos del Estado bloqueado: si no puede aplicarse á alguna parte de él, ella no está bloqueada. Mas ni la ausencia accidental del bloqueador, ni el ser forzado por los vientos á alejarse, bastan, siempre que esta suspension y sus causas sean conocidas, para dar por removido el bloqueo. Por el contrario, si esta relajacion de él, no nace de tales accidentes sino de incuria de los cruceros, que, pudiendo impedir el tránsito de algunos buques, lo permiten y hacen creer así á los demas que el bloqueo ha cesado, entónces ningun tribunal de justicia puede mirar á tal bloqueo como actual.

§. 22. Puede ser bloqueado, no un puerto único, sino muchos, y aun una grande estension de costas. En 1799, la Inglaterra declaró bloqueados á todos los puertos de Holanda. Verdad es, que en las guerras anteriores, jamas se habia visto dar tal estension al sistema de bloqueo: pero esto nació de falta de poder, no de falta de derecho. Si un solo puerto puede ser bloqueado por una sola escuadra, muchas escuadras podrán bloquear una cierta estension de costas, siempre que el Estado bloqueador tenga el poder y los medios necesarios, y quiera cargar con los gastos y azares consiguientes. El derecho es el mismo en ambos casos.

Conocimiento del bloqueo.

§. 23. Conocimiento del bloqueo por el neutral. Puede tenerlo á virtud de notificacion formal de él, hecha por el poder bloqueador, ó á virtud de la notoriedad del hecho. Para que la notificacion sea efectiva y válida, basta que sea practicada de algun modo que merezca fé y no deje duda; aunque puede haber unos modos de hacerla, que sean mas ó menos formales que otros. El efecto de la hecha á un gobierno extranjero, es incluir en ella á todos sus súbditos, á los cuales debe aquel participarle: y por tanto, en tal caso, es inadmisibile la escepcion de ignorancia, que deduzca un capitan de buque. Aun se ha ido mas lejos, estableciendo que la hecha á una nacion, se presume, despues de un plazo razonable y cómodo, que es sabida y que obliga, en fuerza de la notoriedad, á los súbditos de las naciones vecinas á aquella.

§. 24. Una vez conocida por el neutral, de cualquiera de ambos modos, la actualidad del bloqueo, no puede enviar su buque á la estacion bloqueadora,

con pretexto de indagar si el bloqueo ha cesado ya, para continuar entónces, ó para dirigirse á otro punto, en caso contrario. De otro modo, serían muy fáciles y continuos los fraudes. La regla estricta es, que un bloqueo se reputa continuar, mientras no se notifique su alzamiento.

§. 25. Pero ésta regla fué algo relajada por el tribunal respecto de la América. Se admitió que el buque salido de América, ántes de saberse allí el bloqueo, podía llegar al puerto bloqueado á tomar noticia; y que, aun despues de saberse en América el bloqueo, podía despacharse buques conjeturalmente, ó destinados contingentemente para el puerto bloqueado; pero debian obtener noticias en algun puerto británico ó neutral, donde, en virtud de ellas, debian fijar definitivamente su destino. La razon de esta escepcion fué que, de otro modo, como los americanos necesitan mucho tiempo para saber lo ocurrido en Europa, un bloqueo, alzado ya en esta, vendría á durar, respecto de ellos, todo ese tiempo mas que respecto de las naciones mercantes de Europa.

§. 26. La notificacion no impide al neutral, existente en el puerto bloqueado, el retirarse con la carga que tenía acopiada; bien que no puede hacer nuevas compras. No es necesaria la notificacion respecto de buques existentes entónces en el puerto bloqueado: la notoriedad les impide alegar ignorancia. Pero la vista de un buque estacionado delante de un puerto, no será notoriedad, ni importará para el neutral un aviso bastante de estar aquel bloqueado, aunque ese buque pueda llenar por sí solo todas las operaciones del bloqueo. Para que éste pueda afectar al neutral, es indispensable que él sea visible y notorio, ó que haya una prueba individual de que el neutral sabia su existencia. Mas debe advertirse que, cuando el bloqueo es sabido solo por notoriedad, aunque su violacion es reputada, *prima facie*, como voluntaria y á sabiendas, se admite la prueba de ignorancia; al paso que, cuando es sabida por notificacion formal, no se admite.

§. 27. Un bloqueo real y sabido, puede ser violado, y el neutral sujeto á confiscacion, por ir hácia el puerto bloqueado, aunque no se haya consumado ó completado la entrada dentro de él. Los buques neutrales, no pueden situarse en sus cercanias, ni aun á pretexto de seguir para otra parte, siempre que su situacion sea tal, que les sea fácil escurrirse desde allí dentro del puerto; pues entónces se presume, *de jure*, que su intencion es violar el bloqueo. Menos aun pueden situarse en lugar tal, que vengan á quedar bajo la proteccion de las baterias de la costa.

§. 28. Es violado igualmente por salir del puerto bloqueado. Pueden, sin duda, salir los neutros que habian entrado antes del bloqueo: pero solo pueden llevar la carga que ya entónces tenían á bordo, y que habia sido comprada *bona fide* ántes del bloqueo. Esta es regla en las cortes británicas.

§. 29. Hay casos en que la violacion es excusable; y es de la incumbencia del apresado, la prueba plena del hecho. Debe justificar que entró por aci-

En qué consista la violacion de un bloqueo.

Excusas de la violacion.

dentés invencibles, como una continuada ráfaga de viento, ó por falta de noticias. No será excusa lo de que iba á buscar piloto ó provisiones.—Por lo demas: si el bloqueo de una plaza es por agua, un neutral no lo viola, continuando con ella su comercio por tierra.

Efecto de la violacion.

§. 30. Consumada la violacion, el cargamento es considerado, *prima facie*, tan sujeto á confiscacion como el buque. Sin embargo; como es posible que ella nazca de un hecho personal del capitan, se admite la prueba á los dueños del cargamento; á no ser que aparezca connivencia entre ellos y aquel.

§. 31. Hubo un caso en que la carga apareció en peor situacion que el buque, el cual fué absuelto, porque acreditó haber obtenido licencia para introducir un cargamento en el puerto bloqueado, y de consiguiente, para sacar otro: pero resultó que, por parte de los dueños de éste, habia habido una mala intencion de sacarlo á la menor ocasion que para ello se les presentase. Fué condenado.

§. 32. Del mismo y de otros casos, resulta que, cuando un buque se ha hecho culpable por navegar con intencion de introducirse en un puerto bloqueado, ó bien por salir de él, la ofensa que cometió no queda purgada hasta el fin de su viaje, y pueden los cruceros capturarlo solo durante él, aunque en rigor lo podrian en todo tiempo. Mas no será confiscable, si en el tiempo corrido entre la culpa y la captura, se ha levantado el bloqueo; pues entónces, la necesidad de penar, para evitar otras trasgresiones, deja de existir. (*)

§. 33. Repútese cesar totalmente un bloqueo y todos sus efectos, cuando una fuerza superior obliga á alzarlo. Revive entónces la ordinaria libertad de las especulaciones comerciales, y el neutral no está obligado á prever, ni á conjeturar, que el bloqueo será restablecido. Si lo es, debe procederse de nuevo, y sin referencia alguna al estado anterior de cosas (s).

Conducion de despachos

§. 34. Por el mismo fundamento que se inhibe al neutral los contrabandos de guerra, las violaciones de bloqueo, y los auxilios á un belijerante contra las hostilidades directas del otro, se le inhibe otros actos de auxilio, bajo pena de confiscacion de su propiedad implicada en ello. El mas injurioso de aquellos, es la conducion de pliegos hostiles. Las consecuencias de este servicio, pueden ser infinitamente mas importantes para el enemigo, que cualquier contrabando: dos ó tres cargamentos introducidos, son auxilios de limitada naturaleza: mas en la transmision de despachos, puede estar envuelto el plan entero de una campaña, que trastorne quizás todos los proyectos del otro belijerante. Por esto, y como la ofensa, aunque cometida por el capitan, se reputa cometida virtualmente por el dueño de la embarcacion, con

(*) Esto será cuando el cese del bloqueo nace de haberse hecho la paz, y no de otros motivos. Por lo demas: esta escepcion, laudable y liberal, del derecho civil comun, por la cual, un delito, realmente cometido, deja de ser castigado solo por sobrevenir un hecho extraño, que no es obra del trasgresor, contrasta singularmente con la injusticia del caso del §. anterior, segun el cual, un negociante que estaba resuelto á violar el bloqueo, estrayendo de cualquier modo sus efectos, y que, no obstante, no lo ejecuta, por presentársle un buque en que poder extraerlos licitamente, es castigado solo porque habia abrigado aquella intencion ó deseo, que no realizó.

arreglo al principio jurídico, que responsabiliza al principal por los actos de su agente, se condenó en Inglaterra á un buque neutral, que llevaba para Francia, en guerra con ella, comunicaciones de una de sus colonias(*). Cuanto á la carga, no la afecta el hecho, á no ser que sus dueños, aparezcan complicados en él (t).

§. 35. Sin embargo de que en otro caso fueron absueltas embarcacion y carga, esto nació de que los pliegos no eran dirigidos al gobierno frances desde sus colonias, sino por uno de sus embajadores, residente en pais neutral. Como todo pais neutral tiene el derecho de continuar sus relaciones con nuestro enemigo, nosotros no tenemos el de suponer que sus comunicaciones han de participar, en grado alguno, de la naturaleza de hostiles contra nosotros: debemos confiar en la integridad del Estado neutral. Ademas: es justo distinguir el carácter de las personas que envían las comunicaciones. Un embajador, no es un empleado que ejecuta órdenes de su gobierno, relativas á asuntos de éste, en su propio territorio: sino que reside en territorio neutral, con objeto de mantener las buenas relaciones de aquel con este; y tales personas son, en cierto modo, objetos de la proteccion y del favor de la ley de las naciones.

§. 36. Es igualmente confiscable la embarcacion neutral que se emplea como trasporte de hombres particulares, ó de oficiales, ó de tropas de nuestro enemigo.

Conduccion de tropas.

§. 37. Si un beligerante adopta respecto de un neutral un modo de conducta que importa un acto de hostilidad, y el neutral defiende á él, el otro beligerante tiene el derecho de retorsion (*a right to retaliate*). No debe el neutral someterse á un mandato de nuestro enemigo de no comerciar con nosotros; pues nos perjudica con ello. Si lo hace por favorecer á aquel, abandona su carácter de neutral, y hace justa y legítima la retorsion: si por debilidad ú otro motivo no hostil ni fraudulento, tenemos el derecho de exigirle que sufra de nosotros lo que sufre de nuestro enemigo: de otro modo, él continuaria su comercio con aquel á espensas nuestras, le ayudaria así en sus apuros, y vendria á ser su instrumento contra nosotros. En tales casos, la voz retorsion, aunque no aplicable tal vez en un sentido estricto, pues se emplea respecto de un neutral, le es sustancialmente aplicable; por que es, de hecho, una retorsion sobre el enemigo, ejercida por medio del neutral, cuando el perjuicio que se nos infiere, no puede existir sin la participacion de éste, que obra, ó sufre, de modo que nuestro comercio es interrumpido. Por esto es que, habiendo el Portugal sometídose á los repetidos insultos de la Francia, aunque ésta no le habia declarado la guerra, los buques británicos capturaron un cargamento, perteneciente á comerciantes residentes en Portugal, y que iba consignado á Burdeos (u).

Sumision del neutral á los ultrajes de nuestro enemigo.

(*) Pero debiera admitirse la prueba en contrario, como en el caso del §. 30.

[t] Véase la Nota 20.

[u] Véase la Nota 21.

CAPITULO V.



De los neutrales que hacen el comercio costero ó colonial, habitualmente vedado en tiempo de paz--Regla de la guerra de 1756 y sus excepciones--Cual propiedad enemiga sea confiscable--Empleo forzado de buques neutrales--De la visita y pesquisa, y de los efectos de la resistencia--Papeles y documentos de que comunmente deben estar provistos los buques neutrales.



§. 1. Todos los actos mencionados en el capítulo anterior, como el tráfico de contrabando, las violaciones de bloqueo &c., por los cuales el neutral pierde las inmunidades naturales de su comercio, son de naturaleza clara é inteligible. Pero hay otros cuyo carácter no es tan determinado, y que, aunque no sean necesariamente fraudulentos, lo son por lo comun. Tal es aquel comercio que cada beligerante prohíbe á los neutrales en tiempo de paz, y permite en tiempo de guerra. Sin duda que es posible que este permiso se dé con un objeto honesto: pero mas probable es que sea con el fraudulento de cubrir y salvar su propiedad de las hostilidades del enemigo: y como la posibilidad de que haya en ello un objeto lícito, hace impracticable el declarar, *ipso facto*, en cada caso particular, si en él hay ó no fraude y colusion; y como, por otra parte, la probabilidad de que la haya, es mas fuerte, ha sido indispensable que los beligerantes los veden absolutamente todos—Los principales son el tráfico de cabotaje del enemigo, y el con sus colonias.

§. 2. Há largo tiempo que casi todas las naciones reservan exclusivamente para sus súbditos todo el tráfico que se hace en los puertos de sus respectivas costas; y apenas bastan las necesidades accidentales é insuperables de la guerra, para autorizar la menor desviacion de ésta política. De consiguiente: cuando el neutral emprende el tráfico de las costas del enemigo, asume el carácter de aliado de éste, mas bien que el de neutral propiamente dicho: se hace voluntariamente un instrumento activo de auxilio, que salva á un belijerante de las penurias á que el otro le ha reducido, en uso de su derecho. Verdad es, que el neutral no importa en el pais nada nuevo: pero para eso le trae otros beneficios. Supóngase que la marina francesa cortase toda la comunicacion entre las partes norte y sur de Inglaterra: si entónces se interpusiera un neutral, y, haciendo lo que no le es permitido por Inglaterra en tiempo de paz, se convierte en conductor del carbon del norte, para alimentar las fábricas de la capital, y llenar las demas necesidades ¿no sería esto una oposicion directa y efectiva al éxito de la hostilidad de la Francia? La verdadera neutralidad, no consiste en aprovecharse de las ventajas que, para lucrar, presenta cada situacion de un belijerante, sean cuales sean los resultados que ello traiga al otro: consiste en una estricta y honrada imparcialidad, sin proporcionar ventajas á ninguna de las partes, y particularmente en limitar el tráfico al acostumbrado en tiempo de paz, sin dar auxilios á un belijerante: auxilios que pudieran hacerle escapar á los esfuerzos de la hostilidad de su adversario, y á las estremidades á que, para atraerle á términos razonables de paz, le ha reducido la superioridad de éste (v). De todo esto nació la llamada "regla de la guerra de 1756" (por haber ocurrido entónces el primer caso en que se aplicó), que establece que los neutros no pueden hacer en tiempo de guerra, aquel comercio que les está prohibido hacer en tiempo de paz (w).

§. 3. Aunque antes se confiscaba en Inglaterra el buque neutral sorprendido en dicho tráfico, desde los últimos tiempos, solo se le condena á perder el flete. Este, como antes hemos visto (§. 8, Cap. 4. °) es generalmente pagado por los captores al dueño neutral del buque, cuando la propiedad tomada pertenece al enemigo: porque el neutral, al conducirla, ejerce un acto completamente lejítimo respecto de él; y aunque tenemos el derecho de apoderarnos de la propiedad enemiga donde quiera que la hallemos, no por eso deja de ser justo que indemnícemos al neutral de la pérdida que de ese modo le causamos. Mas cuando ese neutral se avanza á ejercer un tráfico ilejítimo, prevalido de la hostilidad de los belijerantes, entonces no tiene derecho á indemnizacion, y con harta induljencia se le trata sujetándole solamente á la pérdida del flete y no del buque. Pero aun éste es confiscable cuando concurren circunstancias especiales de fraude, v. g. el tener papeles falsos: y aun hubo un caso en que por este motivo se confiscó la carga, que apareció ser, no del ene-

[v] Véase la Nota #2.

[w] Véase la Nota 23.

migo, sino del mismo neutral. Sin embargo: el rigor primitivo de la prohibicion del tráfico costero, impuesta à los neutrales, fué renovada por las órdenes del Consejo, de 7 de Enero de 1807, que dispusieron se capturase, llevase à Inglaterra y confiscase, juntamente con su carga, todo buque que navegase de un puerto frances à otro(*).

Tráfico co-
lonial.

§. 4. Perfectamente análoga en sus fundamentos, es la regla que inhibe al neutral el comerciar con colonias de nuestro enemigo. Esta suele abrirlas, forzado por la completa inhabilidad de sostenerlas, à que le han reducido los azares de la guerra: no es su voluntad, sino la necesidad, lo que varia su sistema: no es una medida de él, sino de las fuerzas de su adversario. El neutral tiene un derecho perfecto para continuar, al romperse una guerra, su tráfico habitual; mas no el de emprender aquel que nunca poseyó, y del que solo puede gozar à virtud del éxito obtenido por un beligerante sobre el otro, y à espensas precisamente del que lo obtuvo. El comercio colonial es reservado generalmente à la metrópoli; la cual, para ejercer ese derecho, necesita tener superioridad en la mar. La existencia de las colonias, como tales, depende de los suplementos de afuera: si no pueden ser abastecidas y defendidas, caen en poder del otro beligerante; y si este dirige sus esfuerzos à lograr ese resultado, ningun derecho à estorbárselo tiene un tercero, perfectamente neutral. Por otra parte: ni padece ningun interes, antes existente, del neutral, por seguir él absteniéndose de tal tráfico; ni él tiene derecho para aplicar à su propio uso los resultados de los hechos del beligerante. Esto seria decirle el neutral: Ciertos es que vuestras armas, vuestra sangre, vuestro dinero, han sacado à esta plaza de la posesion que vuestro enemigo tenia esclusivamente, y de la que nunca participé: pero habeis vencido, no para vuestro beneficio solamente, sino para el bien comun de los demas: yo quiero participar de los beneficios de vuestros esfuerzos, y, participando de ellos, evitar sus progresos: la proveeré y esportaré sus frutos.

§. 5. Pero suele un beligerante hacer à sus leyes otras escepciones, que no sujetan à pena alguna al neutral que se aprovecha de ellas: v. g. el admitir extranjeros al servicio comercial ó militar; el permitirle, relajando así las disposiciones del Acta de Navegacion, la importacion en Inglaterra de artículos, que no son producidos ni manufacturados por el pais à que pertenecen. Verdad es que estas medidas nacen del estado de guerra; pero no nacen de preponderancia obtenida por el enemigo, como sucede con el comercio colonial y costero: son independientes de las eventualidades de la guerra, y se adoptan ya sea esta próspera, ya adversa (**). Así: en tiempo de guerra, todo pais admite extranjeros à su servicio: todos se procuran por medio de los buques neutra-

(*) Justo es cuanto aqui se dice sobre el tráfico costanero. Hoy, eso se pacta en todos los tratados de comercio, al declararse la libertad del tráfico mútuo.

(**) Digase francamente, que lo opusiese à Inglaterra esa doctrina, y no se resista à metafísicas é inconsecuencias. Tan punibles deben ser en el neutral esas importaciones, como el tráfico colonial: la razon es la misma en ambos casos. Además: aunque no haya preponderancia en el enemigo de Inglaterra, puede haber en ella necesidad imperiosa de esos artículos, é imposibilidad de obtenerlos de otro modo: si así no fuera, no relajaría su acta.

les, aquellos productos del pais enemigo que no pueden proporcionarse por medio de sus propios buques, ni por medio de los del enemigo.

§. 6. La prohibicion impuesta á los neutrales de aprovecharse de las excepciones que un beligerante haga á sus leyes ó política comun, no tiene lugar cuando esas excepciones existian desde el tiempo de paz. Entónces el beneficio de ellas, continúa para el neutral durante la guerra que sobreviene, segun la gran regla que establece que: "La guerra no coloca al neutral en una situacion peor que aquella que hubiese tenido, si la guerra hubiera continuado," Por eso fué absuelto un buque neutral que navegaba entre la Francia y el Senegal, colonia entónces francesa; pues se averiguó que desde ántes de la guerra, la Francia habia abierto aquella colonia á los buques extranjeros.

§. 7. Las excepciones de la regla de 1756, nacieron jeneralmente del cambio que produjo en el comercio de América el establecimiento de la independencia de los Estados Unidos. De resultas de este suceso, se permitió á los buques amigos el traficar en ciertos artículos, y bajo ciertas condiciones, con las colonias tanto de Inglaterra como de Francia; cuyo permiso llegó á ser una parte del arreglo jeneral comercial, como estado ordinario del tráfico de Estados Unidos en tiempo de paz. Se les privó, sin embargo, por la Inglaterra, de aquel derecho, con motivo de la última guerra con Francia; pues aquella ordenó á sus cruceros el capturar y remitir, para ser confiscado "todo buque cargado con artículos que fuesen el producto de cualquier colonia francesa, ó que condujese provisiones ó abastecimientos para el uso de ellas." Mas á consecuencia de representaciones del Gobierno americano, se espidieron, en 1794, nuevas instrucciones, dirigidas, al parecer, á exceptuar de las anteriores á los buques americanos, que traficaban entre los Estados Unidos y las colonias francesas, pues el tenor de ellas, era: "Remítir todo buque cargado con artículos que fuesen el producto de las islas de América, pertenecientes á la Francia, y que se encaminase directamente de cualquier puerto de ellas, para cualquier puerto de Europa."—Esta relajacion del principio jeneral, en favor de los americanos, hizo que la Inglaterra concediese, en 1798, igual permiso á las naciones neutrales de Europa, fundándose en el estado actual del comercio, no solo de ellas, sino de la Inglaterra misma. Se ordenó pues á los cruceros el apresar "todo buque cargado con productos de cualquier isla ó establecimiento perteneciente á Francia, España ú Holanda (en guerra entónces con Inglaterra), y que se encaminase directamente de cualquier puerto de ellas, para cualquier puerto de Europa, que no fuese puerto de la Gran Bretaña, ó de aquella nacion á la cual, el tal buque, siendo neutral, perteneciese."—De este modo, fué permitido á los buques neutrales el comerciar directamente entre sus propios paises y las colonias enemigas: concesion que los sucesos de la guerra habian hecho conveniente; pues aniquilado por ella el tráfico de la Francia, de la España y de la Holanda, las naciones de Europa se veian totalmente privadas del medio de abastecerse de los productos de dichas colonias.

Excepciones
de la regla de
1756.

§. 8. Es prohibido al enemigo el comercio no solo con sus propias colonias, sino aun con las de sus aliados; ya lo haga desde la metrópoli, ó ya desde sus propias colonias.

§. 9. La concesion de que se ha hablado en el §. 7. ° produjo varios casos. Un buque americano, el Héctor, fué capturado yendo de una colonia enemiga, sita en América, á una colonia neutral, sita tambien en América. Ese buque, pues, no se dirijia á puerto de la Gran Bretaña, ni á puerto de su propio pais; y parece que era el caso de una condena. No obstante: interpretando liberalmente la dicha concesion, fué absuelto; por que se consideró que esta hablaba de buque que, con productos de colonias enemigas, sitas en América, se dirijiese á *Europa*, y no de cuando esos productos eran dirijidos de una parte á otra de América, sin salir de ella: se prefirió eximir de condena aquello que no estaba literalmente condenado.—Ocurrió despues otro caso, exactamente idéntico, respecto del Sally, buque americano tambien: y aunque el tribunal decidió de igual modo, declaró, sin embargo, que lo hacia únicamente sobre la autoridad del caso del Héctor; y que sin esto, y si la cuestion fuese nueva, su decision habria sido diferente. Sobrevino otro caso, idéntico, respecto de otro buque neutral, el Lucy, sueco, que iba de una de dichas islas enemigas, hácia un puerto americano: y aunque en este caso, como en los dos anteriores, los productos coloniales no se dirijian á Europa, ni habian salido de América, con todo, el buque sueco fué condenado, sobre el fundamento, de que, asi como un buque americano no podia comerciar entre dichas colonias y la Suecia, sino entre ellas y la Gran Bretaña ó los Estados Unidos, asi tambien un buque sueco no podia hacerlo entre ellas y un puerto de Estados Unidos (*). Por el contrario: capturado el Providencia, que traficaba con una colonia enemiga, la cual no permitia el tráfico á los neutrales, ni aun en tiempo de guerra, sino solamente á individuos determinados, y mediante licencias especiales; aunque los captores sostuvieron que los términos de la dicha concesion no autorizaban este tráfico, sinó unicamente aquel que se permitía en general á todos los neutrales, con todo, fué absuelto, sobre el fundamento de que los términos de la concesion indicada, no hacian distincion entre el caso de un comercio colonial abierto á todos, y aquel en que se necesitase de especial permiso.—Ocurrió el caso del Rendsborg. Se trataba de cierto contrato de compra, celebrado por un neutral, dinamarqués, con la compañía holandesa de las Indias Orientales, y cuyo objeto confesado, era proteger la propiedad holandesa contra la hostilidad británica. El puerto á que se referia el contrato, era Copenhague, es decir, el del neutral; y por tanto, el negocio era legal, segun los términos de la concesion. Sin embargo: el tribunal decidió lo contrario, sobre el fundamento de que tal comercio, formado con ese objeto espreso, facilitado por el enemigo me-

(*) Esta contradiccion manifiesta la vacilacion de la jurisprudencia marítima británica acerca de este particular. Si ese fundamento fuese mas poderoso que el otro de no dirijirse á *Europa* el buque, debieron ser condenados el Héctor y el Sally. La razon de no estar *literalmente* condenado el hecho, fué olvidada.

dianje privilejios especiales, y conducido en una grande escala, no podia ser reputado neutral, aunque la propiedad perteneciese realmente á neutrales. Y en verdad. Puede un comercio no ser neutral, aunque la propiedad lo sea; y en tal caso, el mero hecho de ser neutral el dueño, no es título bastante para la restitucion. Verdad es que un comprador nada tiene que ver con los motivos que induzcan al vendedor: pero si esos motivos son sabidos y manifiestos, esto produce nuevas obligaciones respecto del comprador neutral, nacidas de su relacion con el otro belijerante. Desde que él conozca la situacion afflictiva de un belijerante, debida á las fuerzas del otro, y que la interposicion de su hecho produce el efecto de prestarle ayuda y asistencia, ya no le es lícito ejercerlo. Aunque los neutrales no estén en el deber de hacer muy cuidadosamente estas indagaciones, no obstante, si la cosa les es sabida por el hecho mismo, y á *fortiori*, por datos especiales que tengan, deben arreglar á ello sus procederes, é investigar si la invitacion que les hace el belijerante nace de los motivos ostensibles que les dá, ó de su estado de penuria, producido por los esfuerzos de su contrario; en cuyo último caso, deben no aceptarla. Si aquel les dijese: “Estoy en apuros estremos, mi enemigo es poderoso, sin vuestra ayuda soy perdido.” Ellos no podrian evidentemente dársela, sin interponerse directamente en la guerra. Nada importa que no la presten gratuitamente, sino por su propia utilidad: ya se sabe que el contrabando no se hace por amor al enemigo, sino *lucrandi causa*: pero no por eso deja de ser un hecho indebido, que presta ayuda y asistencia á aquel (*).

§. 10. El neutral que no puede hacer el comercio colonial directamente, no lo puede tampoco indirectamente. Tiene el derecho, segun los términos de dicha escepcion, de introducir en su pais, para su uso, los productos coloniales, y, despues de introducirlos en él *bona fide*, el de esportarlos para el comercio jeneral de Europa. Pero de aqui ha nacido la cuestion de saber cual importacion deba considerarse *bona fide*, ó que termine totalmente el viaje, salvando asi al neutral de toda sospecha de colusion con el enemigo; y cual deba considerarse solo aparente y fraudulenta; pues muchos ejemplos ha habido de importaciones en puertos neutrales de producciones de colonias enemigas, que se dirijian á la metrópoli, y se cubrian con el nombre de un neutral.

Comercio
colonial in-
directo.

§. 11. Trátase, pues, de discernir lo que debe tenerse por viaje directo de una plaza á otra. Ciertamente que una mera desviacion, mas ó menos considerable, de la ruta recta, no varia el destino del viaje, ni lo convierte en indirecto. De igual modo: las diversas estaciones que el buque pueda hacer en su viaje, no hacen variar el punto en que lo comenzó; aunque al interesado, se le antoje

(*) Estos dos últimos casos, son otra prueba de la vacilacion que ántes noté. Las razones aqui espuestas, son sin duda poderosas, consideradas en si y absolutamente; esto es, ellas justifican el principio jeneral, que interdice al neutral el comerciar y prestar así ayuda á la colonia enemiga, puesta en conflictos por su adversario; pero no justifican la sentençia dada respecto del Rendsborg. No obstante esas razones, se habia permitido al neutral traficar entre la colonia enemiga y su propio pais, haciéndose así una escepcion al dicho principio jeneral. La cuestion, pues, no versaba sobre el hecho del Rendsborg, considerado así en jeneral; sino sobre si ese hecho entraba ó no en los términos de la escepcion: era cuestion de interpretacion: é interpretar la escepcion alegando ese mismo principio jeneral, que ella habia echado á un lado, era faltar á las reglas de la lógica y de la equidad.

llamar viaje distinto al que se haga desde cada estacion, ya variando los papeles del buque, ó ya de otro modo. El descargar en un punto, y volver á tomar la misma carga, tampoco importa, necesariamente, terminacion del viaje y principio de otro; pues puede haberse hecho ese para aerearla, para secarla, para reparar la nave, para aparentar que el viaje empezó en otra plaza distinta de aquella en que empezó realmente. No siempre es fácil averiguar lo cierto; mas cuando se averigua, debe darse al negocio el carácter y denominacion que le compete: y si el viaje, desde el lugar del primitivo embarco, no está verdaderamente concluido, nada importan los actos con que el interesado haya mostrado su deseo de que apareciese concluido, ni que haya trabajado ó hecho gastos en ello. Entre la importacion que en realidad remata el viaje, y la aparente, hay, por necesidad, gran semejanza; pues son casi los mismos los actos que en ambos casos se ejercen: pero hay la diferencia de que la verdadera se distingue por el desembarco de la carga, su introduccion á la aduana y el pago de derechos. Puede entónces el neutral esportarla aun para la metrópoli de la colonia, ó para otra colonia de ella; y de igual modo, los productos ó manufacturas de la colonia, pueden, de esa manera indirecta, llegar legalmente á la colonia. Sin embargo: el Essex fué condenado por que habia abonado los derechos con pagarées ú obligaciones, en vez de abonarlos al contado. En suma: en esta materia, es preciso fallar, no con arreglo á una regla determinada, sino con arreglo á las circunstancias especiales de cada caso.

Pena por el quebrantamiento de la regla.

§. 12. La pena, en los casos de tráfico colonial, como en los demas de comercio ilegal por los neutrales, fué, por algun tiempo, la confiscacion de la carga solamente: mas ultimamente se hizo revivir la estrictez del principio primitivo, y se confiscó el buque tambien (x).

§. 13. Hay, sin embargo, en esta materia, reglas y decisiones de naturaleza permanente, como fundadas en la justicia natural, y establecidas en la jurisprudencia de las naciones. No tienen el mismo carácter de estabilidad los Decretos de la Francia, las Ordenes del Consejo de la Gran Bretaña, y todas esas diferentes invenciones de agresiones y retorsiones, que tanto han abundado en la guerra actual (*), como adoptadas en eventualidades particulares, y calculadas para objetos determinados,

Cual interes del enemigo en la propiedad sujeta ésta á confiscacion.

§. 14. Ademas de los tráficos costero y colonial, hay otras clases de transacciones tan sujetas á abusos, que los belijerantes han tenido que repeler las pretensiones deducidas acerca de ellas por los neutrales. Así: capturado un buque enemigo que habia sido comprado á un neutral, aunque este alegó tener hipoteca en él, de resultas de no habérsele pagado el precio, se decidió que esa razon era insuficiente para reclamar propiedad en un tribunal de presas. Los apresadores no tienen que ver con las acciones que, acerca de la cosa

[x] Véase la Nota 24.

(*) El autor alude á las disposiciones arbitrarias del sistema continental y del bloqueo universal, de que hablare en la Nota 28.

apresada, puedan versarse entre otras partes: de otro modo, les seria imposible conocer cual propiedad podrian aprender; y los documentos mas dignos de fé, que declarasen pertenecer ella al enemigo, solo servirian á engañarles, si ellos hubieran de ser anonadados por derechos ó gravámenes, de los que no pueden tener noticia. Tampoco el tribunal de presas de un país podria decidir tal cuestion; pues las leyes ó doctrinas acerca de las hipotecas ó gravámenes, varían en cada Estado (**); y se vé, por tanto, precisado á cerrar la puerta á semejantes discusiones, y á pronunciarse solamente por el título de la propiedad.

§. 15. De igual modo: habiendo un comerciante enemigo embarcado plata que dirijia á su agente en Hamburgo, con el objeto, se decia, de abonar una deuda á un neutral, fué desechado el reclamo de este en Inglaterra, sobre el fundamento de que, aun siendo real aquel objeto, el comerciante podria variarlo y darle otro; pues el neutral no tenia documento alguno que le diese intervencion en ello; debiendo asi ser considerado ese comerciante como el propietario lejítimo de la plata (*).

§. 16. Un beligerante tiene el derecho de dispensar la observancia estricta de sus propios derechos, por convenirle, por humanidad, ò por otros motivos. En tales casos, el tribunal da á esas excepciones ò dispensas, una interpretacion ó latitud liberales. Entre otros muchos casos, está el de Nuestra Señora de la Piedad. El gobierno ingles habia dado instrucciones á sus buques para no molestar á los buques neutrales que se dirijiesen á España, en guerra con él, y que llevasen solamente trigo, perteneciese éste á quien perteneciese (y). Aquel buque llevaba ademas de trigo, otros artículos, aunque insignificantes, y tampoco se dirijia propiamente á España, sino que iba de un puerto de España á otro de la misma. No obstante: fué absuelto en todo, por interpretaciones benignas de dichas instrucciones, en cuyo tenor literal, no estaba comprendido este caso.

Excepciones accidentales.

§. 17. Hay casos en que las grandes urjencias de la guerra, autorizan al beligerante para suspender algunos de los derechos de los neutros. Estos derechos, pueden resumirse en la regla antes mencionada de que: "El neutral no debe ser reducido por la guerra, á una situacion peor que aquella que hubiese tenido, si la paz hubiera continuado." Asi es que un beligerante detiene, y hace servir á sus objetos, los buques neutros, sean de la nacion que sean, que se hallen en su puerto; bien que sin esponerlos, ni á sus tripulaciones, á pérdida ó daño, devolviéndolos en seguida, con una razonable compensacion. Pero solo un peligro ó necesidad real ó extrema, puede autori-

Suspension de los derechos de los neutros. Empleo forzado de sus buques-

(**) Sin embargo: en Inglaterra, la doctrina sobre hipotecas, tal cual se halla espuesta en el Nisi Prius (tom. 2.º páj. 1381 y siguientes), es, á diferencia de darse allí á las jenerales un valor que ya no tienen entre nosotros, muy semejante á la nuestra, especialmente en lo relativo á las táticas,

(*) La decision fué justa, pero frívolo el fundamento, como consistente en un incierto puede-ser. La verdadera razon, arreglada á la ley de todos los países, debió ser que, no yendo esos fondos por cuenta y riesgo del acreedor, puesto que el deudor podia variar su destino, y siendo tomados en el tránsito, cuando aun no habian pasado al dominio del neutral, seguian perteneciendo al enemigo remitente.

(y) Véase la Nota 25.

zar esta invasión en los derechos de los neutros, y no debe confundirse con aquella las exigencias de la pasión ó de la conveniencia: de lo contrario, las leyes de seguridad y propiedad, serían letra muerta, y solo imperaría la del mas fuerte: peligro tanto mayor, cuanto que el único juez de esa necesidad, es el mismo gobierno que la invoca como excusa. Por lo demas: no debe equivocarse este jénero de embargo, con el bélico de que antes hablamos (cap. 3. §. 4 á 6).

§. 18. Vanos serían los derechos de los belijerantes contra las infracciones de los neutrales, si careciesen del poder práctico de hacerlos efectivos. El consiste, segun la ley de las naciones, en la visita y registro. “No podemos, dice Vatel, evitar la conduccion de contrabandos, sin pesquisar los buques neutrales que hallemos en el mar.”—Esto es exacto.—Si se halla en el buque contrabando, despuchos, tropas, &c., es capturado: en caso contrario, es suelto, sin molestarle mas.

§. 19. El visar y pesquisar, en alto mar, los buques neutrales, sean ellos, sus cargas y destinos, los que fuesen, es un derecho incontestable de los cruceros lejítimos: hasta no registrarlos, ellos ignoran cuales sean esos buques, cargas y destinos; y precisamente para asegurarse de ello, es de necesidad que lo hagan. Aunque el gobierno neutral interponga, de cualquier modo, la fuerza, para evitarlo, esto no hace variar el derecho. Cierto es que dos Gobiernos pueden convenirse, como se ha hecho algunas veces, en que la presencia de alguno de sus buques de guerra, convoyando á mercantes, importe garantía de que estos nada conducen que sea opuesto á la amistad ó neutralidad, y se escuse así toda visita: mas ningun gobierno puede pretender hacer aceptar por fuerza esa garantía: y la única seguridad, conocida en la ley de las naciones, é independiente de toda convencion, es el derecho de visita y registro personales.—La pena de la resistencia, es la confiscacion de la propiedad (z).

§. 20. Muchos esfuerzos han hecho los neutrales contra este derecho de visita y registro, especialmente por medio de la liga que se formó durante la guerra, con América, y que fué encabezada por la Rusia. Segun su declaracion de 28 de Febrero de 1781: “Los buques neutrales podian navegar libremente de puerto á puerto, y sobre las costas de los belijerantes: Era libre la propiedad de aquellos, como no fuese contrabando: Solo se consideraba contrabando los artículos especificados en el tratado de comercio de 1766, entre la Rusia y la Gran Bretaña: Solo se consideraba puerto bloqueado aquel donde, por la cercanía de los buques empleados en el ataque, fuese peligroso entrar. Estos principios, finalmente, servirían de base para todos los procedimientos y fallos relativos á la legalidad de las presas”.

§. 21. Aunque la Gran Breteña no sostuvo estrictamente, en aquella fecha, el derecho de visita y registro, nó por eso lo abandonó: y posteriormente●

(z) Véase la Nota 26.

esas pretensiones de los neutros, como ilegales, si hemos de estar á los mas sanos principios de la jurisprudencia internacional, fueron totalmente desechadas y repelidas por ella; y en el dia, aquel derecho subsiste, tanto práctica como teoricamente (aa).

§. 22. Se reputa resistencia, para la aplicacion de la pena, el recobro efectuado por la tripulacion despues de la captura, y de estar los captores en actual tenencia: mas no asi el intento de escapar antes de la posesion, ni tampoco la mera disposicion, despues abandonada, á resistir. En un caso que ocurri6, qued6 establecido que la resistencia del buque convoyante, importa resistencia de todo el convoy, y lo hace confiscable todo. En otro: que si el captor, por falta de brazos, por tener que ir á hacer otra presa, 6 por cualquier otro motivo, permite al buque neutral, ya capturado, el seguir su camino, sin ordenarle espresamente dirigirse á Inglaterra para ser adjudicado, su escape no es mirado entonces como recobro ni como resistencia. En otro: que no há lugar á la pena, ni aun en el caso de resistencia directa, cuando el neutral no ha tenido motivos razonables para creer que se habia declarado la guerra. En otro, en que el capitán del buque neutral, habia recibido de sus comitentes, que eran enemigos, 6rdenes para no hablar con ningun crucero británico, se declaró que las instrucciones arbitrarias del otro beligerante, no podian abrogar el derecho mencionado: y en principio estricto puede sostenerse que el burlar aquel derecho por medio de evasiones, puede ser tan punible como el resistirlo por la fuerza. En otro: que cuando la pena afecta al todo, afecta á la carga, tan completamente como al buque. Si un capitán neutral intenta un recobro, viola el deber que la ley de las naciones le impone de someterse á entrar al país del captor, para la averiguacion de lo relativo á la propiedad del buque ó carga; y si viola esa obligacion recurriendo á la fuerza, las consecuencias afectarán á la propiedad del buque, y aun se extenderán á la confiscacion de toda la carga, que se confi6 á su cuidado, y que procur6 sustraer fraudulentamente á la accion de los derechos de la guerra.

§. 23. El primer objeto de indagacion en la visita y registro, son los papeles del buque. Los que jeneralmente se exigen, para evidenciar su carácter neutral, son los siguientes: 1.º la licencia (*the passport*), que es el permiso del Estado neutral, dado al capitán para proceder al viaje: contiene jeneralmente, ademas de otras cosas, el nombre y residencia del capitán, y el nombre, descripcion y destino del buque: y es indispensablemente necesario para la salvacion de todo buque neutral.—2.º La carta de mar, que espresa la naturaleza y cantidad del cargamento, y el lugar de donde vá: pero no es tan necesaria como la licencia, la cual la suple casi siempre.—3.º Los documentos de propiedad del buque, que acrediten pertenecer á súbditos del Estado neutral. Si el beligerante halla que él es construido en

Papeles y documentos necesarios en los buques neutrales.

pais enemigo, el neutral tiene que justificar, con la respectiva escritura, que fué comprado antes de la guerra, ó capturado y legalmente condenado despues. Son ellos tan esenciales para evitar fraudes, que el buque neutral que no los tenga, no debe quejarse de ser detenido y de que se le dispute su carácter. 4.º El rol de la tripulacion, que contiene los nombres, edades, calidad, residencia, y, sobre todo, la pátria de cada individuo de ella; pues seria mui sospechosa la neutralidad de un buque, si la mayoría de su tripulacion consistiese en extranjeros, y mucho mas, si en naturales del pais enemigo.—5.º La contrata de fletamento: es mui necesaria para acreditar varios hechos que no pueden acreditarse por solo los documentos de propiedad del buque.—6.º Los conocimientos, ó recibo del capitán de los objetos en ellos detallados, prometiendo entregarlos á su consignatario ó á su órden. Este instrumento, del que se hacen varios duplicados, quedando uno en poder del capitán, solo prueba un contrato privado entre éste y el dueño de aquellos; y no inviste, por tanto, el mismo grado de autoridad que la contrata de fletamento (*).—7.º Las facturas, ó detalle de los precios de los artículos, flete, derechos, &c. que envian los cargadores á sus consignatarios ó factores. Ellas manifiestan quien los despacha y á quien: pero tienen poca autenticidad, pues son facilmente simulables.—8.º El diario, ó detallada descripcion del curso del viaje y de sus ocurrencias. El dá gran luz acerca de la cuestion de neutralidad; y si es forjado, es fácil, comunmente, conocerlo.—9.º La patente de sanidad, ó certificado auténtico de no haber contagio, ni en el lugar de la procedencia, ni en la tripulacion, á la época de la salida del buque.

§. 24. Relativamente á los papeles de éste, debe tenerse presente que aunque por la ley de las naciones, la falta de algunos de ellos, puede mirarse como una fuerte presuncion contra la neutralidad del buque, sin embargo, la falta de ninguno de ellos en particular (**), constituye prueba decisiva de no serlo (bb).

(*) Tan privado y facilmente simulable puede ser el uno como el otro.

(**) No es, pues, cierto que la licencia sea *indispensablemente necesaria* para la salvacion del buque.

(bb) Véase la Nota 23.



CAPITULO VI.



Leyes de navegacion de la Gran Bretaña.



§. 1. Vamos á hacer una reseña de los diferentes Estatutos ó disposiciones sobre las leyes de navegacion, por cuyo medio, la lejislatura de la Gran Bretaña ha prohibido ó restringido el comercio de los buques extranjeros con sus puertos ó con los de sus posesiones. Esto servirá á fijar el objeto y efecto de las Licencias y Ordenes del Consejo, de que se hablará en el capítulo siguiente.

§. 2. El objeto uniforme y favorito de la política británica, ha sido reservar su tráfico exterior á sus buques y marineros: á cuyo efecto, les ha conferido privilegios é inmunidades especiales, prohibiendo, bajo penas severas, hacer partícipes de ellas á los extranjeros.

§. 3. La primera ley sobre navegacion británica, créese jeneralmente haber sido una acta del 5. Ricardo 2.º (*), estatuto 1.º cap. 3 (**), que vedó importar y esportar mercaderias en buques no nacionales; aunque disposiciones posteriores lo permitieron, cuando no hubiese bastantes buques británicos, ó fuesen mui altos sus fletes. Otras del tiempo de Henrique 7.º (†) vedaron el comercio de los vinos de Guyana y Gascuña, y de las gualdas de Tolosa (‡), á no ser en buques nacionales, cuyo capitan y mayoría de tripulacion, fuesen tambien nacionales. Estas actas son notables, en cuanto anticiparon dos de las principales disposiciones del código moderno de navegacion, esto es, el requisito de la propiedad británica del buque, y el de la nacionalidad del capitan y mayoría de la tripulacion. Quanto á artículos que no fuesen vinos ó gualdas, se permitió su comercio á los extranjeros, en cualesquiera bu-

(*) Reinó de 1377 á 1399.

(**) No se olvide que en Inglaterra las leyes se citan por Estatutos; pero que *Estatuto*, simplemente, no quiere decir ley ni disposicion alguna particular; sino la coleccion de todas las leyes, actas ó disposiciones, dictadas por el parlamento durante toda una session. En cuanto al modo de citarlos, Blackstone, despues de indicar las varias formas antes acostumbradas, dice que, desde Eduardo 2.º (que reinó de 1307 á 1327), el método mas usado, es indicar el año del reinado bajo el cual se hizo el Estatuto, con el capítulo ó acta particular, segun el orden numérico.—Así, v. g.: 9. Jacobo 2.º c. 4, significaria, Estatuto del año 9 del reinado de Jacobo 2.º capítulo 4.—Quando en un mismo año ha habido dos sesiones, se indican tambien estas por sus números. Así: 9. J. 2.º est. (ó bien *session*) 2.º c. 4, significaria, el capítulo 4 del estatuto ó session 2.º del año 9 de Jacobo 2.º

(†) Reinó de 1485 á 1509.—(‡) Provincias de Francia, que pertenecian á Inglaterra entonces.

ques: mas estos debían ser británicos, cuando el comercio de esos otros artículos, se hiciese por habitantes de aquellos lugares.

§. 4. Estas restricciones fueron en parte abrogadas en tiempo de Eduardo 6.º (*), en cuanto se permitió la importacion de dichos vinos y gualdas en todo buque, y fuesen cuales fuesen su capitan y marineros; y lo fueron totalmente en el de Isabel (**), bien que la concerniente à los buques, fué restablecida en el mismo reinado. Por este mismo tiempo, el establecimiento de derechos sobre la navegacion extranjera, vino à reforzar el espíritu de la política británica. A este respecto, es preciso saber que, desde antes, una acta del 33. H. 8. c. 2. (***), habia sido la primera disposicion legislativa, que consideró á la pesca como ligada con la navegacion. Por esto, el del 5. I. c. 5. prohibió comprar pescado à buques extranjeros, y ademas estableció, respecto del tráfico de cabotaje, las reglas actuales; pues prohibió cargar ó llevar en buque alguno, cuyo dueño, ó capitan, ó interesado, fuese extranjero, ninguna clase de mercaderías, pescado ó vituallas, desde un puerto ò bahia del reino á otra, pena de confiscacion. Quanto á esportaciones, se permitió la para ultramar, del trigo, centeno, cebada y legumbres, no escediendo ciertos precios, en embarcaciones cuyos dueños exclusivos fuesen súbditos británicos. Este estatuto, pues, fué mas allá, en sus disposiciones, que todos los precedentes, y rijió hasta la conclusion del reinado de Carlos 1.º (†).

§. 5. Entre tanto, varias medidas de Jacobo 1.º (‡), reforzaron lo del empleo exclusivo de buques nacionales en el tráfico con las colonias; y el parlamento republicano estimuló èste en 1646, é introdujo otro de los grandes principios del código de la navegacion británica; esto es, el que reservó á la metrópoli ese tráfico. En 1650, se espidió otra restriccion, que ha continuado, en cierto modo, hasta hoy, prohibiendo à todo buque extraño el tráfico, sin licencia especial del Consejo de Estado ó del Parlamento, en ó con lugares, puertos, islas, ó plantaciones de América, cultivadas ó poseidas por británicos.

§. 6. Pero el acta mas importante, de las anteriores à la Restauracion, fué la de Navegacion, sancionada por el Parlamento en 9 de Octubre de 1651. Ella ordenò: que ningun artículo que fuese producto ó manufactura de Asia, Africa ó América, ó de cualquier isla, ó parte de ellas, fuesen ó no de plantaciones inglesas, pudiese ser importado, en parte, posesion ó territorio alguno del reino, sino en buque que perteneciese, realmente y sin fraude, á nacionales, y cuyo capitan y marineros fuesen, en su mayor parte, nacionales tambien. Respecto de artículos que fuesen productos ó manufacturas de Europa, ordenó lo mismo: pero añadió que podían ser importados en buques extranjeros, en ciertos casos; à saber, cuando tales buques extranjeros pette-

(*) Reinó de 1546 à 1553.—(**) Reinó de 1558 à 1602.—(***) Reinó de 1509 à 1546.

(†) Decapitado en 1649.—(‡) Reinó de 1602 à 1625.

neciesen á súbditos de aquel país donde dichos artículos fuesen producidos ó manufacturados; ó cuando perteneciesen á aquellos puertos, donde únicamente pueden ellos ser, ó son, mas comunmente, embarcados, para ser trasportados; con tal que sean estraídos precisamente del país ó lugar de su produccion ó manufacion, y no de otros.

§. 7. Respecto de la pesca, ordenó la misma acta: que ninguna clase de pescado salado, del que comunmente es cojido por británicos, y ninguna clase de aceite ó barbas de pescado, pudiera importarse en parte alguna del reino, sino en buques que, real y exclusivamente, perteneciesen á británicos; ni esportarse tampoco sino en dichos buques; cuyo capitan, ademas, y la mayor parte de la tripulacion fuesen británicos.

§. 8. Finalmente: respecto del tráfico costero, ordenó el acta: Que nadie pudiese cargar ó llevar de un puerto ó bahía del Estado á otro, ningun jènero de mercaderias, pescado, vituallas, ni cosa alguna, en buque, cuyo dueño, interesado ó capitan fuese extranjero de nacimiento, á no ser naturalizado (*unless such as were demizen or naturalized.*) (*).

§. 9. El gran objeto de esta acta, que constituyó un plan tan sabio y sólido, fué quebrantar el comercio de Holanda, que era entonces el mayor pueblo mercantil del mundo. Ella produjo una guerra sangrienta: pero fué mantenida inflexiblemente por sus autores; y, aunque dimanada de una autoridad inconstitucional y usurpada, no se consintió que cayera con ésta: al contrario, sus rasgos principales fueron adoptados por el gobierno de Carlos 2.º, en la nueva y famosa Acta de Navegacion, que vino á ser la base de cuantas leyes se han dado despues, para el aumento de la navegacion, y que subsiste hasta el dia.

§. 10. Esta acta es la del 12 (**). C. 2. c. 18. Aquellas de sus disposiciones que son concernientes á nuestro objeto (***), se refieren 1.º al tráfico de cabotaje: 2.º Al ejercido por la Gran Bretaña con otras naciones independientes: 3.º al que ella hace ó permite á otras naciones hacer con sus plantaciones y posesiones esteriore.

§. 11. Sobre el tráfico costero, reproduce exactamente lo dispuesto en la de 1651; con la sola adiccion de que los $\frac{3}{4}$ al menos de la tripulacion, deben ser británicos.

§. 12. Sobre el tráfico exterior con Europa, dispuso una de las secciones del acta: Que ningun articulo que fuese produccion ó manufactura de qualquiera parte de la Rusia; ninguna clase de mástiles, madera, tablazon, sal, brea, alquitran, resina, cáñamo, lino, ciruelas, pasas, aceite de olivo, granos, azúcares, potasas, vinos, vinagre y aguardientes, pudiera importarse en par-

(*) Para entender esta distincion, intraducible correctamente al castellano, debe saberse que en Inglaterra hay dos modos de adquirir un extranjero los derechos de ciudadanía. Quien los adquiere por cartas patentes del rey, es *denized*: quien por acta del parlamento, *naturalized*.

(**) Corresponde al año 1660, 1.º del reinado efectivo de Carlos 2.º [que duró hasta 1685]; pues los ingleses lo datan desde la muerte de su padre en 1648, porque miran como no acaecida la época del protectorado.

(***) Lo que dá el autor es una parte pequeña del acta, que forma propiamente un código en 19 secciones.

te alguna de Inglaterra, Irlanda ó Gales, ni á la ciudad de Berwick sobre el Tweed (cc), en embarcacion alguna que, realmente y de buena fé, no porteneciese á nacionales, y cuyo capitán y dos tercios al menos de su jente no lo fuesen tambien: que ningun artículo manufacturado ó producido en pertenencia alguna del imperio de Turquía, pudiera importarse á dichos lugares, en buques no tripulados de igual modo, y que no tuesen de construccion inglesa: mas podian serlo en buques extranjeros, que fuesen construidos en el país que produce ó manufactura tales artículos, ó que fuesen de aquellos puertos donde únicamente pueden ser tales artículos, ó son, generalmente, embarcados, para su trasporte: con tal que su capitán, y tres cuartos al menos de sus marineros, fuesen de dicho país ó puertos, todo bajo pena de confiscacion del buque y carga.

§. 13. Esta es la base de todas las leyes ulteriores, referentes al comercio europeo. Sin embargo, algo se la alteró despues; porque un estatuto de 1787, permitió que cualquiera de dichos artículos, que fuesen producciones ó artefactos de Europa, se importasen en Europa, en buques que, desde antes de Mayo de 1786, perteneciesen á nacionales ó fuesen construidos en el país, y debidamente rejistrados; ó en buques construidos en los lugares donde son producidos ó manufacturados dichos artículos, ó que fuesen de puertos donde únicamente son ó pueden ser embarcados; con tal de que perteneciesen á ellos el capitán y $\frac{3}{4}$ al menos de la tripulacion. El acta del 2. G. y M. (*) ses. 1.^a c. 9., declaró que la seda torcida, no es considerada manufactura, y prohibió la introduccion de la que fuese produccion de Turquía, Pérsia, China ó Indias Orientales; pero permitió la de Italia, Sicilia y Nápoles, haciéndola en aquellos buques que permitiese el Acta de Navegacion, y tripulados como ella dispone; con tal de que fuese estraída de los países que la producen, y conducida á la G. B. precisamente por agua. Sin embargo, durante la guerra, se permitió frecuentemente el introducir dicha seda de cualquier país amigo, y en cualquier buque. Por el contrario: el del 6. Jorje 1.º (**), c. 15. derogó el permiso dado por el acta de Carlos 2.º para importar maderas de Alemania en buques del lugar de su produccion, y reservó esa importacion á solo los buques británicos.

§. 14. Cuanto al tráfico con Asia, Africa y gran parte de América, el acta prohibió la importacion de sus producciones ó manufacturas, en buques que no fuesen de británicos, tripulados de igual modo, bajo pena de confiscacion de buque y carga, mitad para el Estado, y mitad para los aprensores. Pero el del 48. Jorje 3 (***) c. 11. hizo á esta regla una escepcion en favor de Portugal, permitiendo importar directamente del Brasil, ó de cualesquiera territorios portugueses de Sud-América, todo producto ó manufactura de ellos, cuya importacion, desde países extranjeros, no estuviese prohibida; haciéndolo en buques construidos, ya en Portugal, antes

(cc) Véase la Nota 29.

(*) Reinaron de 1689 á 1702.—(**) Reinó de 1714 á 1727.—(***) Reinó de 1760 á 1820.

de 1808, ya en sus dichos territorios americanos; ó en embarcaciones tomadas por las de guerra de Portugal, ó por corsarios particulares, ó por represalias de aquel gobierno, y condenados por sus tribunales de presas; con tal que los dueños de tales embarcaciones fuesen súbditos de Portugal, y residentes en sus dominios, y que los capitanes y $\frac{3}{4}$ de su jente lo fueran tambien.

§. 15. Los E. Unidos de N. América, desde que dejaron de ser colonias, dejaron tambien de estar comprendidos en dicha acta; y no es fácil decir cual sea hoy la condicion del tráfico británico con ellos. El del 37. Jorje 3. c. 97. dispuso respecto de ellos, y por un plazo que se prorogò sucesivamente, lo mismo que, respecto de Portugal, dispuso el posterior, mencionado en el §. precedente.

Tráfico con los E. U. de N. A.

§. 16. Por otros dos del 49 del mismo, se exceptuò á unos pocos artículos, de las disposiciones del acta, relativas al tráfico exterior; permitiéndose importarlos durante ciertos plazos designados, de cualquiera país, y en cualquier buque de naciones amigas. Eran el tabaco en rama, añil y cochinilla.

§. 17. Hay tambien articulos, cuya importacion goza de escepcion, no temporal, sino permanente. Son los mástiles, maderas, tablazon, bréa, alquitran, resina, cáñamo y lino; que por el del 47. J 3. est. 2. c. 27, pueden importarse en cualquier buque amigo, sea cual sea su tripulacion.

§. 18. De igual modo: hay otras escepciones de las disposiciones relativas no solo al comercio exterior, sino aun al de cabotaje. Tales son las concernientes al oro y plata en barra, y á los buques provenientes de represalias ó apresamientos; siendo sus capitanes y $\frac{3}{4}$ de la tripulacion, británicos; pues otro estatuto de Carlos 2.º, los declaró no comprendidos en el acta.

§. 19. Ademas de las enunciadas escepciones, hechas á las prescripciones del Acta de Navegacion, se ha solido acordar algunas mas, durante la guerra, respecto ya de artículos en jeneral, ya de algunos en especial. Las motivadas en los conflictos de la guerra, cesan cesando ésta. Otras, tambien temporales, pero que pueden quizá renovarse alguna vez, importa sean conocidas.

Suspensiones temporales durante la guerra.

§. 20. Sobrevinieron sucesivamente varias dudas acerca de la intelijencia é interpretacion de ciertos conceptos y aun palabras del acta: dudas infundadas, que se desvanecían con solo la lectura de aquella. y que fueron decididas por los tribunales, dando al acta el sentido en que ella queda espuesta en los párrafos anteriores. Es inútil manifestarlas No asi respecto de otras. Se suscitó, por ejemplo, la de sí, segun el acta, un buque de construccion inglesa, vendido á un frances, y cuyo capitán y $\frac{3}{4}$ de marinería eran franceses, podía importar en Inglaterra vinos franceses. La duda nació de suponerse equivocadamente que el acta prohíbe la importacion de producciones europeas en buques extranjeros; lo cual no es así, pues tal disposicion habria redundado en perjuicio del comercio ingles. En efecto. Hay países en Europa que, como España, Italia, &c., pueden mas bien comprar que construir

Decisiones judiciales.

buques; al paso que hay otros que, como Rusia, poseen los materiales necesarios para construcciones, pero no marineros: y fué solamente la consideracion de esta impotencia de casi todas las naciones para una navegacion completa, lo que indujo al parlamento á prohibir la introduccion de la mayor parte de los artículos de Europa, á no ser en buques pertenecientes y navegados por ingleses, ó construidos y navegados por naturales del país que los produzca. La consecuencia rigurosa de esto, debia ser que los extranjeros no podían usar de buques que comprasen, y tendrían que ocurrir á los británicos; lográndose así completamente el objeto general del acta, que es asegurar á estos el tráfico: tanto mas, cuanto que de lo contrario, los extranjeros podrian comprar buques, tripularlos con sus marineros, y hacer así que los ingleses perdiesen el empleo de los suyos y los fletes. Pero no obstante todo esto, y no obstante que el parlamento queria estimular la navegacion británica, para lo cual prohibió la importacion de productos de colonias inglesas, ó de Asia, Africa y América, en buques que no fuesen británicos, y tripulados por ellos, con todo, previó sabiamente que si establecía las mismas rigurosas restricciones respecto de los productos de Europa, las demas naciones harian otro tanto; y las consecuencias de ello vendrian á equivaler á una prohibicion de tales artículos de Europa: lo cual perjudicaria sumamente al comercio británico, y al fin vendria á contrariar abiertamente el objeto mismo del acta. Tal es la verdadera intelijencia de ella en esta parte; y en este sentido fué decidido el indicado caso.

§. 21. Otra duda se suscitó acerca de la nacionalidad de las tripulaciones, requerida por el acta; pues se trataba de un buque de construccion rusa, cuyo capitan, aunque no nacido en Rusia, habia tenido allí once años continuados de vecindad; y siete de sus once marineros, aunque tampoco nacidos en Rusia, residian allí, hacia ya, el que ménos, cuatro años. Se decidió en favor del buque, á causa, entre otros muchos fundamentos, de que lo que el acta no queria era que se llevasen á un país marineros de otro, para navegar, mas no el que cada país no se sirviese de sus vecinos ó habitantes: de que resultaba que aunque esos hombres habian hecho varios viajes desde Rusia, no los habian hecho desde otro país, debiendo así ser reputados marineros de Rusia: y en fin, de que seria tan difícil á un negociante el indagar la patria de cada marinero que quiera emplear, como injusto el confiscarle buque y carga, en caso que se equivocase ó le engañasen.

Tráfico colonial.

§. 22. Sobre el tráfico colonial, dispuso otra seccion del acta, que en los territorios, islas y plantaciones británicas de Asia, Africa ó América no se importase ni esportase artículo alguno sino en buques británicos, marinados del modo dicho. Pero otros estatutos del tiempo de Jorge 3.º modificaron esta disposicion. Establecieron: 1.º Que la lana, algodón, añil, cochinilla, tabaco, azúcar, café, drogas, cacao, cueros, pieles, sebo, castores, conchas de tortuga, caballos, asnos, mulas, ganado, caoba, fustosques, campeche, maderas pesadas, de tinte, de molinos ó para tiendas, el oro y

plata sellada ó en lingotes, y los diamantes y piedras preciosas; que sean produccion de plantaciones ó colonias americanas, pertenecientes á cualquier otra nacion de Europa, puedan introducirse en los diferentes puntos ó islas inglesas de América (que se designaron, especialmente en la Bermuda), en cualquier embarcacion de una sola cubierta, y que pertenezca y sea tripulada por habitantes de las dichas plantaciones ó colonias, que los produzcan.—
2.º Que ningun buque extranjero, importase, de ninguno de dichos lugares de América, ningun otro artículo que no fuese de los arriba espresados.—
3.º Que el aguardiente británico, y todo artículo legalmente importado, á escepcion de los mástiles, baupreses, bréa, alquitran, trebentina, y del fierro sacado de las colonias inglesas de América, podian ser esportados para las colonias ó paises de la misma, pertenecientes á otras naciones, en cualquier buque de una cubierta, perteneciente y navegado por habitantes de ellas.
4.º Que el tabaco, producido en las colonias ó posesiones americanas, pertenecientes á otras naciones, podía esportarse de los puntos en que se hubiese importado, y ser llevado á Inglaterra, en buques extranjeros, con las calidades antes mencionadas.

§. 23. El estatuto del 37. J. 3. c. 117; dispuso que, mientras durase el comercio exclusivo de la compañía de las I. O., y el plazo por el que la estaban aseguradas las posesiones de los territorios británicos en ellas, cualquier buque amigo podía importar ó esportar de allí todo artículo cuya importacion ó esportacion permitiese la compañía, con arreglo á las facultades que investia (*). India Oriental.

§. 24. Por el del 27. J. 3. c. 19, se estableció que toda persona podía importar en la G. B., desde Jibraltar, en buques que, desde antes de 1786, fueran de propiedad, tripulacion y registro británicos, toda produccion del imperio de Marruecos, importada á Jibraltar directamente, en buques marroquinos ó británicos, desde los lugares al norte de Mogador.—Cuanto á Malta, otro estatuto posterior, declaró ser reputada en todo, parte de Europa. * Jibraltar y Malta.

§. 25. Tales son las principales disposiciones concernientes al comercio con las posesiones británicas exteriores: pero no obstante su multitud, parece que ellas no establecieron aquella certeza que es indispensable en esta materia. Un buque americano tomó en Bombay un cargamento, con el que se dirigió á Rotterdam; y capturado, sostuvieron los captores, ante el tribunal del almirantazgo, ser ilegal el hecho del buque, como contrario á las leyes sobre navegacion. Sir W. Scott dijo: "Es bien sabido que nuestros establecimientos de la India, han estado sobre un pié especial, y que quizas ha convenido á la política de Inglaterra no definir con mucha exactitud. Ellos han asumido diferente carácter en diferentes tiempos; é importaria, en prin-

Decisiones judiciales.

(*) Por el tratado de 1794, entre la G. B. y los E. U. se permitió á estos el comerciar, aun por circuito, entre ellos y los territorios británicos de la I. O., por medio de cualquier pais de Europa, inclusa la misma Inglaterra: lo cual repitió despues esta en el tratado con Portugal de 1810: con los mismos E. U. en 1815: con Dinamarca en 1824; con Suecia en 1826: con Francia en 1826: con el Brasil en 1827: con Austria en 1829 &c. &c.

cipio, que se les aplicase hoy las máximas jenerales de nuestro sistema de navegacion, aunque haya habido grande anomalia en aplicárselas, de hecho, en los primeros tiempos..... Creo que no se les aplicó hasta ahora de aquel otro modo. Ocurrió ántes un caso que se ajitó aunque en distinta forma, ante el tribunal of *Common Law*; y despues de larga discusion, el del Banco del Rei opinó que no eran aplicables á la India las leyes sobre navegacion: cuya doctrina fué confirmada y adoptada. Para calmar el alarma que causó esta decision, el parlamento dió una acta reconociendo, en términos jenerales, la regla que admite buques extranjeros á un comercio reglamentado, y con las condioiones que la Compañía de las I. O. está autorizada á imponer. Pero no habia ocurrido todavia un caso en que aplicar las disposiciones de tal acta; y recien hoy se suscita la cuestion de ¿cual es el estado de las leyes, en cuanto sea aplicable al estado presente de las cosas la relajacion temporal de dicha acta, atenta la total inacion de la Compañía, que, en mas de once años, ha descuidado aplicar esos reglamentos, bajo los cuales fué que el acta permitió ese comercio á los buques extranjeros?.....Mas Sir Walter Scott no se pronunció acerca de esta cuestion, á causa de que mediaba otra prévia, relativa á competencia; de manera que no existe á este respecto una decision judicial expresa.

§. 26. Cuanto se ha dicho hasta aqui, hace necesario fijar el sentido de las espresiones : propiedad británica del buque, construccion británica, tripulacion británica.

Propiedad
británica del
buque.

§. 27. Por el estatuto del 26. J. 3. c. 60, un buque es reputado propiedad británica, cuando pertenece á un súbdito de S. M. B. en la G. B., Irlanda &c, ó en las colonias, islas, &c de Asia, Africa ó América: pero si el súbdito reside habitualmente en dominios no pertenecientes á S. M. B., no es considerado, en cuanto á aquel objeto, súbdito británico, durante esa residencia; á no ser miembro ó ajente de alguna factoría británica, ó socio de casa que comercie activamente con la G. B.

Constru
cion británi
ca.

§. 28. De muchas ventajas gozaban antes los buques de propiedad británica, aunque fuesen contruidos en el extranjero; pues lo poco adelantado que se hallaba el arte de construccion, inducia á no limitar esas ventajas á los contruidos en el pais. Pero despues, el aumento de la navegacion, indujo á ordenar, en el estatuto ultimamente citado: Que á escepcion de los hechos antes de 1786, y de los apresados y legalmente condenados, ningun buque construido en el extranjero, ó bien reconstruido en el pais sobre quilla ó armazon de buque extranjero, aunque fuese poseido y tripulado por británicos, gozaria de los privilejios concedidos á los de propiedad británica, ni á los de construccion británica; reservándose los dichos privilejios y ventajas tan solo para los que en adelante se construyesen totalmente en la G. B., Irlanda &c, ó en aquellas colonias, islas &, de Asia, Africa ó América, que en la época de la construccion, ó despues, perte-

neciesen, ò llegáran á pertenecer á S. M. B. Siete años despues, otro estatuto declaró que los tomados y declarados buena presa, se reputarian como de construccion británica. Once años despues, otro estableció que todo buque extranjero, que viniese á quedar bajo la proteccion de S. M. B., al tiempo de rendirse á sus armas, ó por consecuencia de ello, cualquier colonia ó establecimiento enemigo, pudiera ser rejistrado como los capturados y declarados buena presa, y gozar de las ventajas de tales, importando y esportando á y de cualquier lugar, aquellos artículos cuya importacion ó esportacion es permitido hacer á los buques capturados y condenados: pero sin poder hacerlo á ni de puerto alguno de Europa, no poseído por S. M. B.

§. 29. Hubo otras disposiciones de duracion temporal, que es inútil consignar aquí: entre ellas, la relativa á buques extranjeros fletados para la G. B. por la Compañia de las I. O., que deben reputarse, en tales viajes, como de propiedad y construccion británicas. Tambien es escusado mencionar varias actas, que, como meramente municipales, no afectan al comercio de los extranjeros, relativas á la forma en que debe practicarse el rejistro: requisito esencial, por otra parte, y sin el cual, ningun buque, de cierto porte, puede obtener los derechos de buque británico.

§. 30. Pero para que un buque sea calificado de tal, ademas de la pertenencia y fábrica, debe ser britanicamente tripulado. Despues de los estatutos que exigen que el capitan y $\frac{2}{3}$ de la tripulacion sean británicos, otro del 34. J. 3. c. 68, ordenò: Que asi debia ser, no solo al principio del viaje, sino durante todo él, á no sobrevenir enfermedad, muerte, desercion &c. Que el marinero extranjero que hubiese servido fielmente durante tres años, en buque de guerra, y lo acreditase con certificado del comandante, podria ser empleado como capitan ó marinero en todo buque británico: Que el buque británico hallado en el mar con un número de marineros extranjeros mayor que el legal, y cuyo capitan mostrase certificado acreditando la necesidad en que se hubiese visto de tomarlos en puerto extranjero, á causa de enfermedad, muerte, &c, y de no existir en él marineros británicos, ó á causa de que la salvacion del buque lo hubiese forzado á tomarlos, con intervencion del cónsul, y en su defecto, de dos comerciantes británicos, residentes en tal puerto; no sea detenido por los buques encargados de celar la observancia de esta acta: pero deben sentar en el dicho certificado la presentacion de él, el lugar en que ha sido hallado el buque, y el número de sus marineros o extranjeros; á fin de que él sea examinado por las respectivas aduanas de Inglaterra ó Escocia. Estos estatutos hablan tambien de los casos en que los Lascars pueden ser empleados como marineros en los mares al leste del cabo de B. E.

§. 31. Otros han autorizado al rey para permitir, en tiempo de guerra, que los buques mercantes y los corsarios, sean marinados por extranjeros, con tal que un cuarto, al menos, de ellos, sean súbditos británicos; esceptuados siempre los casos y accidentes de muerte, mar y guerra.

§. 32. Respecto de Irlanda, se han dictado, desde su union á la G. B., disposiciones idénticas á las referidas, reglando la navegacion de los buques irlandeses por súbditos del reino unido.

§. 33. Como un buque, aunque sea de construccion y tripulacion británicas, está escluido, en ciertos ramos de comercio, de los privilejios de buque británico, desde que un extranjero llegue á tener alguna parte en él, lo cual perjudica á sus consocios, se ordenó, para remediarlo, que el no súbdito de S. M. B. por nacimiento, no pudiese contratar ó comprar, pena de nulidad total, parte alguna de un buque perteneciente á súbditos ingleses por nacimiento, sin el consentimiento escrito del dueño ó dueños de los $\frac{3}{4}$ al menos de su valor; lo cual debe anotarse en el certificado de registro del buque, ante dos testigos.

Política de
las actas de
navigacion.

§. 34. Numerosas y complicadas son, ciertamente, las disposiciones de las actas de navegacion, y muy difícil es el ordenarlas: pero todas conspiran á un grande objeto—el de ensanchar y fortificar el poder marítimo de la G. B.—“Si conviene (dice A. Smith) el gravar al extranjero cuando un jénero particular de industria viene á ser necesario á la defensa del pais, no puede desconocerse que, dependiendo la defensa de la G. B., principalmente, de sus buques y marinos, el Acta de Navegacion procuró, con razon, reservarles el monopolio del tráfico nacional, estableciendo ya prohibiciones absolutas, ya cargas pesadas sobre la navegacion del extranjero. Bien puede ser que algunas de sus regulaciones fuesen dictadas por la animosidad contra la Holanda, y por el deseo de minorar su potencia naval, única que podia amenazar la seguridad de Inglaterra: pero esto no quita que ellas sean, en si, sábias y juiciosas... El Acta de Navegacion no favorece al comercio exterior. El interes de un Estado, en sus relaciones mercantiles con las naciones extranjeras, es cual el del negociante; respecto de las personas con las que negocia; esto es, comprar lo mas barato, y vender lo mas caro posible. Pero mas probable es que pueda comprar barato, cuando, por medio de una completa libertad de comercio, estimula á todas las naciones á llevarle las cosas que necesita comprar; y, por la misma razon, venderá mas caro, si concurren á su mercado un mayor número de compradores. Aunque el acta no grava á los buques extranjeros que esportan los productos de la industria británica, y hasta se han abolido sucesivamente los derechos que pagaban los mas de los artículos de esportacion, con todo, si se impide á los extranjeros por medio de prohibiciones, ó de derechos elevados, el venir á la G. B., á vender, tampoco podrán venir á comprar; pues viniendo en lastre, pierden el flete respectivo. Disminuyéndose, pues, asi el número de vendedores, disminúyese necesariamente el de compradores; y hay no solo que comprar mas caros los artículos extranjeros, sino tambien que vender los nacionales mas barato, que si hubiese una perfecta libertad de comercio.—Sin embargo: como la defensa de un pais, le importa mas que la

riqueza, esa acta es quizá el mejor de los reglamentos comerciales de Inglaterra.”

§. 35. “El inducir y obligar á emplear buques británicos, (dice Reeves), produjo el aumento de su número, y éste, la necesidad de buscarles empleo. El comercio exterior, por otra parte, y la pesca, se hicieron servir á los adelantos de la marina mercante; de cuyo modo, ella y el comercio exterior, vinieron á contribuir á sus progresos mútuos, y á constituir, combinados, la gran fuente de la riqueza nacional. Estimulados al principio con el objeto de que progresase la marina militar, fueron estimulados despues por sí mismos. Tenian antes otro objeto, y hoy han llegado á ser el principal de la política nacional; al paso que la marina militar, aun sin ser un objeto directo de ella, tiene asegurados, en el comercio y navegacion mercante, los medios de ser abastecida y sostenida. Esta accion y reaccion entre ellas, han sido ademas favorecidas por los armamentos navales. Al concluirse una guerra, ha habido siempre gran aumento en la marina mercante, á causa de que el gran número de trasportes, que durante la guerra ha necesitado el gobierno, ha inducido á los particulares á construir buques; y á causa tambien de que los corsarios no tienen entónces otro empleo que el del comercio ó la pesca..... Si la sabiduria de un sistema, ha de graduarse por sus efectos, el de navegacion de la G. B. merece ser elogiado ciertamente. Ya se considere su objeto primario, ya su secundario; esto es, ya se considere la mayor prepotencia de su marina militar, ó ya la mayor estension y aumento de la mercante y del tráfico exterior, ambas han llegado á un grado de importancia sin ejemplo; y ello es debido, sin duda, á aquel sistema.” (dd).

[dd] Véase la Nota 30.



CAPITULO VII.

De la prerogativa real, relativamente á las Licencias y Ordenes del Consejo.

§. 1. Varias veces se ha aludido en los capítulos anteriores á las dispensas de las prohibiciones jenerales, concedidas en especiales circunstancias. Estas dispensas son jenerales ó particulares, segun se estiendan á todos los casos ó á uno solo. Las jenerales son de dos clases: 1.^ª Por permisos del rey, dados comunmente en Consejo, y que suelen variar de tiempo en tiempo con las necesidades del Estado: 2.^ª Por actas del parlamento, para objetos temporales de pública conveniencia, que jeneralmente rijen ó hasta la terminacion de la guerra, ó durante un tiempo determinado; y las cuales suspenden entre tanto la rijidez del código comercial, y mas especialmente la de las leyes de navegacion. Tambien las particulares son, principalmente, de dos clases: pasaportes y licencias.

Dispensas
á virtud de
la real pre-
rogativa.—
Decretos.

§. 2. Compete al monarca el reglar, con dictámen de su Consejo, el comercio del reino; menos en aquello acerca de lo cual haya estatutos, sobre los que no tiene autoridad alguna. Prevaleció en otro tiempo, y aun se sancionó por acta de 1539, robustecida por otra de 1544 (*), la doctrina de que los *Decretos* (*proclamations*) del rey (**) tenian igual fuerza y valor que los estatutos: pero dos ó tres años despues(***), esas actas fatales fueron abrogadas; y desde entonces, la prerogativa real, relativamente á Decretos y á otros actos, solo se estiende hasta allí donde no intervienen estatutos, ó la ley comun de la tierra. A pesar de esta restriccion, son estensas las facultades del rey. El puede, en virtud de solo su prerogativa, declarar la guerra, hacer la paz, otorgar dispensas, pasaportes, salvo-conductos, y patentes de corso y de represalias; promulgar bloqueos, pues dirije

(*) Ambas del tiempo de Henrique 8.^o

(**) Son, efectivamente, lo que nosotros llamamos *Decretos*.—En Francia, aquella voz, equivalente á la de *Bans*, significa tambien Decretos, Reglamentos &c; pero no los emanados de la autoridad suprema, sino mas bien de la policial ó municipal.—Véase el *Diction. des arrêts mod.* tom. 2. páj. 23.

(***) En tiempo de Eduardo 6.^o

las fuerzas de la nacion; hacer nuevas declaraciones de contrabando de guerra; y relajar los sumos derechos y severidades de ésta. Su prerogativa, llamada de guerra, como producida solo por los peligros y exigencias de ésta, se halla limitada por ellos. Puede, en virtud de ella, imponer un embargo jeneral, y ejercer otros varios actos, para proveer á ocurrencias súbitas, pero siempre temporalmente: y ella no le autoriza para alterar, por medio de reglamentos ilimitados, ni la ley del pais, ni la jeneral de las naciones (*).

§. 3. Puede el rey permitir aun á súbditos del enemigo el hacer importaciones; pues si á virtud de su prerogativa de declarar la paz y la guerra, puede colocar á todo el pais enemigo en estado de amistad, con mayor razon podrá exceptuar á un solo individuo de los efectos del estado de guerra: mas ese permiso debe ser espreso y circunscrito, á fin de que no se tome como jeneral.

§. 4. Respecto de los súbditos británicos, la forma comun en que se exime á algunos de ellos de las disposiciones jenerales que vedan todo tráfico con el enemigo, es por medio de licencias (ee). Proceden de la autoridad del monarca, única competente para fijar sus límites, con arreglo á todas las consideraciones de la política y del comercio. Son *stricti juris*; y exigen esencialmente que no se haga sino aquello que el otorgante tuvo intencion de permitir que se hiciera; y que, ademas, el que la obtuvo, use de ella *bona fide*. No es esto decir que deba interpretarse con nimio rigor, ni que las vicié una desviacion pequeña de su tenor, v. g. un exceso en la cantidad de los artículos, que la licencia permita introducir. Mas en cuanto á la calidad de ellos, es diferente; pues puede traer grandes abusos el introducir una especie al abrigo de una licencia dada respecto de otra, ó el introducirla cuando ella no está comprendida entre las detalladas en la licencia. Es confiscable entonces aquella, sea cual sea su cantidad; y en este sentido se han decidido varios casos.

§. 5. Como el gobierno, al otorgar tales licencias, lo hace guiado de consideraciones políticas ó comerciales, y el comunicarse con el enemigo, puede ser conveniente en un tiempo, y perjudicial en otro, síguese que otra circunstancia atendible en esta materia, es el plazo por el cual se haya otorgado aquella. Si el que la obtuvo usa de ella aun mas allá, obra ya sin licencia.

§. 6. Otra es el puerto en que, segun el tenor de ella, debe embarcarse los artículos. El gobierno puede hallar conveniente la comunicacion con el enemigo por un punto, y no por otro; y el que obtenga la licencia, no puede, sin otra nueva, variarlo. Un buque al cual se habia permitido

(*) Sobre esta materia, que no pertenece al derecho marítimo, sino al derecho publico británico, habla esencialmente Blackstone, en todo el cap. 7.º, y en el final del 8.º: lib. 1.º

(ee) Véase la Nota 31.

llevar à Inglaterra un cargamento desde cierto puerto de Francia, prefirió tomarlo en otro, y fué condenado con la carga.

§. 7. En cuanto á limitarse el uso de la licencia precisamente á aquellas personas que la obtuvieron, ha habido alguna diferencia de opinion.— Una casa de comercio de Lóndres consiguió licencia para importar, en seis buques, ciertos artículos del pais enemigo, y ella estaba á favor de aquella, ó de sus agentes, ó del portador de sus conocimientos. Con permiso de dicha casa, los cargadores, residentes en pais enemigo, enviaron artículos en uno de esos buques, cuyo capitán entendió, atento el tenor del conocimiento que le entregaron, que la carga iba á la órden de aquellos, y no de la casa. Los cargadores escribieron á sus comitentes de Lóndres, enviándoles el conocimiento endosado en blanco; y al mismo tiempo enviaron endosado á dicha casa un conocimiento jeneral de toda la carga. La cuestion, pues, era: si tal conocimiento jeneral, endosado á la casa, á la cual no pertenecía evidentemente la propiedad de la carga, debía ser reputado como verdadero, ó como fraudulento, y dirigido á proteger una propiedad que era de otros. El tribunal de *Common Pleas*, decidió que era legal el uso que en este caso se habia hecho de la licencia, á causa de que la intencion del gobierno habia sido consentir la introduccion que se hiciese bajo conocimientos de dicha casa, ó con su permiso; y que el gobierno sabia bien, al dar tales licencias, que se hacia de ellas esa clase de uso. Pero cuatro meses despues, ocurrió en el almirantazgo un caso exactamente idéntico, y en el cual, la casa que habia obtenido la licencia, era la misma. Sin embargo: la decision fué abiertamente contraria. Se fundó, principalmente, en que tal importacion, no se hacia por la casa, ó por agentes suyos, ni por portadores de sus conocimientos; pues el jeneral mencionado, dirigido á la casa, era de aparato, desde que aparecian otros conocimientos particulares, mediante los cuales, el capitán tenia que entregar la carga, no á ella, sino á otras personas. Se fundó tambien en que el gobierno, al dar estas licencias de traficar con el enemigo, se fijaba en los individuos que merecian tal confianza; y que por tanto, no podia el que las obtuvo, hacer á otros, indistintamente, partícipes de ellas

§. 8. En otros casos, la interpretacion de las licencias, ha sido liberal. Uno fué el de la otorgada á cierta casa, "y á otros comerciantes británicos," para introducir aguardiente de su propiedad, ó de alguno ó algunos de ellos: pues habiendo resultado que la casa no tenia propiedad en el aguardiente importado, sino que él era de otros, se declaró que, aunque, para evitar fraudes, hubiera sido mejor especificar los nombres de todos los agraciados, con todo, aquella vaga cláusula, permitía mirar como lícita la operacion.—Otro fué el de la otorgada para esportacion á un individuo, en el concepto de que los artículos, que ya estaban embarcados, lo estaban realmente por él, ó á su órden, ó á la de sus agentes; pues fueron devueltos,

á pesar de que se probó que ese individuo no era sino un agente de otros, verdaderos interesados en el negocio

§. 9. En otro caso posterior, la interpretacion fué en contra. Una casa logró licencia para importar y esportar ciertos artículos; y el buque en que la licencia fué hallada, estaba cargado por otro individuo distinto, á cuyo poder habia pasado tres meses despues de la fecha de ella; lo cual hacia sospechar que ella habia servido ya para verificar otros viajes; y ademas no se acreditó en el juicio la forma ó título legal, mediante el cual hubiese pasado á poder de ese individuo.—De igual modo: se dió licencia á “Mr. Ravie de Birmingham” para importar en Inglaterra, desde Holanda, pais enemigo, ciertos artículos que se embarcaron allí por él mismo. Fueron condenados, sin embargo, como propiedad enemiga, á causa de que la firma del agraciado aparecia en los papeles del buque bajo la de “Ravie y Ca. de Amsterdam.”

§. 10. Recientemente se ha decidido que una licencia jeneral, debe ser interpretada estrictamente, y que ella no protege á la propiedad enemiga, á no ser que en ella se espresé particularmente una bandera.—La condicional no rije, si la condicion no se cumple: y toda licencia, por su naturaleza, solo subsiste mientras subsista la guerra en cuyo tiempo fué otorgada.

§. 11. Cuanto á licencias concedidas por un aliado en la guerra, debe tenerse presente que si un Estado puede autorizar el comercio de artículos inocentes entre sus súbditos y el enemigo, sin necesidad del asentimiento de su aliado, no así el de artículos de contrabando. Si una nacion es sola en la guerra, podrá hacerlo; pues á ninguna perjudica con no usar de sus propios derechos: pero cuando son dos ó mas, y están aliadas contra un enemigo comun, existe entre ellas la obligacion implicita, sino esplicita, de no hacer cada una cosa alguna que contrarie al objeto jeneral; y lo contrariará aquella que permita á sus súbditos el proveer al enemigo por medio del comercio. De aquí la necesidad de acreditar que la naturaleza de tal comercio, no perjudica á las operaciones comunes, ó que él tuvo lugar con asentimiento del aliado.

§. 12. La legalizacion del tráfico con el enemigo, producida por una licencia que el rey otorgue á virtud de su prerogativa ó de acta del parlamento, se entiende en todos los efectos y respectos de aquel. Así es que si ella permite introducir en las colonias británicas artículos del pais enemigo, en buque enemigo, es entonces legal el seguro que se haga del buque y carga, y el agente británico de las partes en cuyo nombre haya sido hecho, puede demandar en juicio, en tiempo de guerra, con arreglo á la póliza; con tal de que no tenga para ello inhabilidad personal, como extranjero enemigo; pues si la tiene, una licencia del rey es ineficaz para removerla. No obstante: si ese agente reside en Inglaterra con permiso del gobierno, podrá demandar y ejecutar en su propio nombre.—Del mismo modo, habiendo un español, residente de esa clase, obtenido licencia para

enviar efectos á España, pais enemigo, en un buque neutral, se declararon legales todas las operaciones que el negocio exijiese, ya para el bien del agraciado, ya para el de sus corresponsales, aunque residentes en España; pudiendo él asegurar los efectos de su propia cuenta, ó como agente de aquellos, y comparecer en juicio, en su propio nombre, á exigir, en su caso, el cumplimiento de la póliza(*).

Órdenes del Consejo.

§. 13. Respecto de las órdenes del consejo, expedidas en uso de la prerrogativa real, é independientemente de actas del parlamento, poco hay que añadir á lo que ya se anticipó (§. 2.), sobre el poder del rey como regulador del comercio. Muchos de los derechos que tiene en este carácter, son ejercidos mediante órdenes del consejo, las cuales, á diferencia de las licencias que se dan á un particular, son de naturaleza mas estensa, y constituyen dispensas de prohibiciones relativas á un ramo entero de comercio: pero no pueden contravenir á los estatutos ni á la ley comun, á no estar dada esta facultad al rey por alguna acta.

Dispensas fundadas en actas.

§. 14. Así: por una de 1803, se estableció que el rey, con dictámen de su consejo, y en Irlanda, el Lord lugar-teniente, con el del consejo privado, podian, por medio de dichas órdenes, permitir, de tiempo en tiempo, y cuando lo juzgasen conveniente, la importacion en la G. B., desde puertos epemigos, y en buques neutrales, durante la guerra, y hasta seis meses despues de la ratificacion del tratado definitivo de paz, de tales ó cuales cosas ó artículos, que deberán especificarse en las órdenes.

§. 15. Otra de 1805, autorizó al rey para permitir, en igual forma, á todo súbdito británico el importar, en buque neutral, de su cuenta, ó de cuenta de neutrales, desde todos los paises de América, pertenecientes á un Estado europeo, cualquier artículo, manufacturado ó no, que fuese produccion de tales paises, y cuyo uso ó consumo, no estuviese prohibido en la G. B.; con tal que cumpliese las prescripciones ó seguridades que la órden estableciese, y abonase los mismos derechos que si la importacion se efectúase en buques de construccion británica: bien que respecto del azúcar y café, debian almacenarse, inmediatamente de introducidos, para ser esportados, pues era prohibido consumirlos en el reino: pero ese permiso no se otorgaria á quien no esportase, ó no diese seguridades de esportar, para los dichos paises de América, artículos, cuyo valor, guardase con el valor de los importados, aquella proporcion que la órden hallase por conveniente fijar.

§. 16. Por la de 1806, podia el rey autorizar á los gobernadores de sus territorios é islas de América, para que permitiesen importar y esportar de ellas, en buques neutrales, todos los artículos que la órden especificase. Por la de 1807, podia permitir la introduccion de provisiones na-

(*) Esta doctrina es, generalmente, reconocida, con algunas modificaciones, en los tribunales civiles. En casos de tráfico ó especulacion singular, que, por la calidad de personas, objetos ó paises, son prohibidos, pero que se emprenden bajo una licencia, vale al seguro otorgado acerca de ella, y puede accionarse en juicio sobre él, y sobre todas cuantas acciones nacian de aquella. Una multitud de casos se mencionan á este respecto en el Nisi Prius, cap. 25, §. 9º n.º 2.

vales en buque neutral, y desde pais neutral.—Por la de 1803, podia permitir cierta clase de importaciones, en cualquier buque, desde aquellos puertos de Europa de los cuales estaba escludida la bandera británica.— Por otra del mismo año, podia permitir remover los articulos almacenados en Lóndres, con destino á ser esportados para los puertos de Europa; pudiendo hacerse las esportaciones en buques neutrales, de un porte menor que el establecido por las leyes.—Por las de 1809, podia permitir la introduccion del tabaco en rama de las I. O. ó de América: y ultimamente, la introduccion, desde cualquier puerto de Europa ó Africa, de las producciones de todo pais, en los buques británicos ó amigos, fuese cual fuese su tripulacion,

§. 17. Cuando una órden del consejo es espedida á virtud de una acta, la derivacion de la facultad para espedirla, se espresa frecuentemente en su exordio (ff). Asi: esa facultad de espedir tales órdenes, y de otorgar licencias en virtud de ellas, es, en tal caso, de naturaleza limitada, y no puede estenderse á mas de lo que el acta permita.

§. 18. Por lo demas: lo dicho antes (§. 4 y sig.) acerca de la interpretacion de aquellas licencias que el rey otorga meramente en virtud de su prerogativa, es jeneralmente aplicable á las que otorga en virtud de acta del Parlamento.

[ff] Véase la Nota 32.

FIN.

NOTAS.

1.

Siendo los tratados de tantos y tan diversos jéneros, no me parece que todos ellos quedan rotos y sin efecto por solo el hecho de sobrevénir una guerra. Es un principio que, como dice Martens (1), un beligerante tiene el derecho de declararlos rotos. Esto se concibe: pero si tal declaracion no existe; si la guerra tampoco nace de infraccion de tratados; y si no es necesario el cese de estos para la continuacion ó mejor consecucion del objeto de aquella, su mera superveniencia no debe alterar los derechos y obligaciones que ellos hayan producido. Esta doctrina tendria al menos á amenguar los males inherentes á la guerra. Los tratados de paz y amistad, de subsidios, de alianza, &c, necesariamente son rotos por el mero hecho de un estado de guerra, esencialmente incompatible con su continuacion: pero no siempre podrá decirse lo mismo respecto de los de comercio, cesion, límites, &c. Así: el uso de declararse en un tratado de paz, con que termina una guerra, que quedan renovados y confirmados los anteriores á esta, debe entenderse de los incompatibles solamente: porque, como dice Bello (2), hay tratados que, suspendidos durante la guerra, reviven luego, sin necesidad de acuerdo espreso. En los tribunales civiles de Francia está recibido (3) que los de comercio, se suspenden, pero no se anulan por la guerra.

(1) Précis du droit des gens modérne de l'Europe &c: avec des notes de M. S. Pinheiro-Ferreira: §. 279.

(2) Principios del derecho internacional: páj. 109: 2.ª edic.

(3) Dictionnaire des Arrêts modérnes: tom. 1. páj. 828.

2.

Ahora tres siglos, los particulares no necesitaban tener permiso de su gobierno para apresar propiedades del enemigo. Observa Grocio (1) que, por derecho natural, puede cualquiera armar corsarios sin patentes del gobierno; el cual tampoco responde de los hechos ilegales de aquellos; por que el deber de responder por los hechos de nuestros subalternos, no es institucion del derecho de jentes, sino del civil; siendo este unicamente el que veda á los particulares hostilizar al enemigo sin licencia; lo cual es permitido por el natural, aunque no lo sea el apropiarse lo que se le tome.—En el dia, seria considerado pirata el que capturase sin comision pública; aunque Bello (2) exceptúa el caso del buque enemigo que encalla en nuestra playa, ó entra en nuestras aguas, impelido de los vientos; pues puede ser legalmente apresado por particulares sin comision. En tiempo de Vatel, aun duraba, como él lo dice (3), la práctica, desusada ya, de ordenarse terminantemente á los súbditos, en las declaraciones de guerra, el hostilizar y perseguir al enemigo: órden, sin embargo, que jamas se ha entendido sino como una mera autorizacion para detener las cosas y personas enemigas, que lleguen á caer en poder del súbdito, y no para emprender operaciones hostiles.—Acerca de este punto, puede verse en Blackstone (4) las disposiciones de la ley inglesa.

En cuanto á lo demas que dice el autor relativamente á la interdiccion del comercio entre beligerantes, esta es una ley universal, algunas veces inflexiblemente observada. En Marzo de 1740, dice un publicista(5), la España, en guerra con Inglaterra, impuso pena de muerte al que importase efectos de esta, ó la condujese efectos de España.—Sin embargo, la

(1) *Le droit de la guerre et de la paix*: trad. par J. Barbeyrac, avec des notes: lib. 2. cap. 7. §. 10. n. 2; y lib. 3. c. 8. §. 1.º n. 4 y 5.

(2) *Princ. citados*: páj. 186.

(3) *Derecho de jent. ó principios &c*: lib. 3. cap. 15. §. 227.

(4) *Commentaires sur les lois anglaises*; avec des notes de Christian: trad. par Chompré: 15me. edit.: lib. 2, cap. 26. §. 1.º

(5) *L' esprit des lois*: lib. 22. cap. 14.

razon principal que se dá para esa prohibicion—la de que eso es proveer al enemigo, y llevarle noticias—no me parece concluyente. Se olvida en esto la naturaleza y efectos recíprocos del comercio. Si proveemos asi al enemigo y le llevamos noticias, tambien nos proveemos nosotros y las traemos; quedando todo compensado.

Por lo demas: entiéndase que aunque, como lo ha demostrado Vatel, en sus "Reflexiones sobre varios asuntos" (1), no es lo mismo comercio que tráfico, se usará indistintamente de ambas voces en todo el curso de esta obra.

3,

Por varias veces se verá citados en esta obra los tribunales civiles de Inglaterra; y algunas veces aparecerán sus decisiones como opuestas á las del almirantazgo. Podria creerse por esto que aquellos tienen alguna injerencia en materias de apresamiento y de derecho marítimo. No es asi: eso nace de la conexion de ciertas materias. Mas para comprenderlo bien es necesario formarse una idea del oríjen, relacion y efectos de ellos. Procuraré darla del modo mas breve y claro que admita la materia.

Existia antiguamente una *Aula regis*, corte suprema, y de atribuciones inmensas. Seguia al monarca á cualquier parte que este fuese; hasta que por la Magna Carta se hizo sedentaria.—Despues se desmembró ó subdividió, principalmente, en cortes, ó tribunales, de *Plaids Communs*, del Banco del Rey, del Echiquier, de la Cámara del Echiquier, y de Cancilleria (ademas de otras menos atendibles.)

Estas son las llamadas *Cortes Reales*, que se reunen en Westminster. Todas lo son de *record* (*); y son las únicas que pueden imponer multa y prision. Recorrámoslas rapidamente.

(1) Al fin de su obra.

(*) O de registro.—Esto es, sus actos, procedimientos, &c. se estienden en pergaminos, que se archivan para perpetuo recuerdo y constancia.

Plaids Communs (ó Banco comun).—Así llamada por ajitarse en ella acciones privadas solamente, y no públicas ó de la corona.—El número de sus miembros, después de fluctuar, en diferentes tiempos, entre 3 y 9, se fijó en 4.—Conoce de todas las cuestiones civiles, de derecho, entre particulares, ya en primera instancia, ya en apelación á ella de sentencias de otros tribunales inferiores; así como, en ciertos casos, se ocurre de las suyas á la del Banco del Rey. Se reúne todos los días, durante aquellos periodos del año en que es permitido juzgar, y que los ingleses llaman *los cuatro plazos* (San Hilario, Pascuas, la Trinidad y San Miguel); bien que también puede hacerlo (y esto es comun á otras) en ciertos días de las vacaciones ó periodos exceptuados.

Banco del Rey—Llamado así, porque antiguamente solia el rey asistir, aunque sin intervenir en los juicios. Este tribunal no es, de derecho, sedentario: pues si el rey saliese, y quisiera que él le siguiese, tendria que hacerlo. Su jurisdiccion es elevada. Conoce de causas criminales, ejerciendo en esto el oficio ó *lado de la corona*, ó acciones públicas. En lo civil, tiene, entre otras muchas atribuciones, la de contener á todas las jurisdicciones inferiores en sus respectivos límites: puede avocarse las causas que jiran ante estas: conoce en ciertos casos civiles, en 1.^o instancia: es juez de apelaciones del *Plaids Communs*; y es el tribunal supremo de *la ley común*(*). No por esto es el tribunal del último recurso; pues, según la naturaleza de la causa, puede ocurrirse de sus pronunciamientos para ante el del *Echiquier*, ó para ante la Cámara de los Pares.

Echiquier.—Así llamado de la carpeta figurando damero que cubria la mesa de este tribunal. En cuanto al rango, es inferior al del Banco del rey y al de *Plaids Communs*: pero se divide en dos; de los cuales, uno entiende en todo lo relativo á rentas públicas; y el otro es judicial. Este último se subdivide en *Corte de ley comun*, y en *Corte de equidad*, de las que existen varias(**). De las decisiones del *Echiquier*, como corte

(*) Adviértase que la espresion *ley comun*, no tiene entre los ingleses el sentido que entre nosotros tiene la de *derecho comun*. *Ley comun* son allí las *non scripte*, que deben su eficacia unicamente al uso inmemorial y universal, aunque algunas hayan sido escritas quizás. Las demas son *scripte*; v. g. los estatutos.

(**) Institucion benéfica, que ignoro exista en ninguna otra nacion. El objeto de estas cortes de equidad, es descubrir, por medio de la interpretacion legal, los fraudes secretos que se escapan á la accion de los tribunales ordinarios; hacer cumplir lo que se

de equidad, se ocurre directamente á la Cámara de los Pares, y como corte de ley comun, á la Cámara del Echiquier, y de esta á la de los Pares: de la cual es inútil hablar en particular, pues es bien sabido que ella constituye la corte suprema de judicatura del reino.

Cámara del Echiquier.—Solo es corte de apelaciones de las sentencias que el Echiquier pronuncie como corte de ley comun; y, en ciertos y determinados asuntos, de las pronunciadas por el Banco del Rey.—Los tribunales inferiores suelen elevarle, antes de sentenciar, aquellas causas que reputan muy difíciles ó importantes. Se forma con los jueces del Plaid Communs y del Banco del Rey, y es presidida, algunas veces, por el lord canciller, ó por el lord tesorero. Se ocurre de ella para ante la de los Pares.

Cancilleria.—Tribunal que, en materia civil, es el mas importante de todos.—El lord canciller ó guarda sellos, oficial que, en este solo carácter, inviste las mas elevadas atribuciones, lo preside necesariamente. Se divide, como el Echiquier, en dos: uno ordinario ó de ley comun; y otro extraordinario ó de equidad. En este último carácter, conoce de los casos ya indicados, con apelacion para la Cámara de los Pares. Como ordinario, conoce, entre otras muchas cosas que seria largo espresar, de reclamos que los particulares entablen contra patentes ú órdenes del rey, que sean contrarias á las leyes, y contra despojos de bienes raíces ó muebles, resultivos de disposiciones del rey: pero si en la causa aparecen puntos de hecho que decidir, se desprende de ella, y la pasa al Banco del Rey.

Ademas de estas cortes, y de otras, igualmente reales, es necesario recordar otras dos, que, aunque no reales, la una, tiene directa relacion con la materia de esta obra, y la otra ès bastante citada en ella.

Almirantazgo.(*).—Este tribunal fué instituido por Eduardo 3.º, que reinó

factó en confianza y de buena fé, ó que solo obliga en la conciencia; proteger contra los peligros causados por inadvertencia ó infortunio; procurar reparaciones mas adaptadas á las circunstancias especiales de los casos, que aquellas fijadas en las reglas jenerales del derecho positivo, &c. &c. Mas las funciones de estas cortes de equidad, solo se versan acerca de la propiedad; ; pues en cuanto á materia criminal, los ingleses no saben de mas interpretacion de ley, que el ceñirse estrictamente á su letra.

(*) Esta voz, que parece de origen arábigo, espresa una institucion tan antigua como universal hoy entre las naciones de Europa. El Sr. Pardessus, en su preciosa COLECCION DE LAS LEYES MARITIMAS ANTERIORES AL SIGLO 18, las que ha coordinado, casti-

de 1327 á 1377. Se celebra ante el lord Gran Almirante de Inglaterra, ó de su Diputado, que es el "Juez del almirantazgo". Tiene muchas atribuciones, que no hacen á nuestro objeto, concernientes á sucesos y contrataciones marítimas, acerca de las cuales, no es sino un tribunal civil, del que se apela para ante el rey en cancillería. Es, además, tribunal de 1.^o instancia, con jurisdicción privativa, en cuanto á apresamientos; y lo es de apelación de los fallos pronunciados por los vice-almirantazgos de las colonias y posesiones británicas. De los suyos, en juicios de presas, se apela, única y precisamente, para ante el *Consejo Privado* (*).


gado y anotado, desempeñando esta ingrata y árida taréa con una instrucción y laboriosidad que asombran, habla en el tomo 4.^o pág. 227 y 295, y en el 5.^o pág. 104, de la voz *Almirante ó Gran Almirante*, refiriéndose en algo á Emerigon y Valin. Parece que esa voz, no tuvo siempre, en Francia, un mismo significado: pues en un tiempo se dió también aquel título al jefe de fuerzas terrestres; al que mandaba un solo buque de guerra, que hoy llamamos comandante, y aun al que hoy llamamos capitán, de buque mercante. Era inherente al cargo de Gran-Almirante la defensa de las costas del reino; y llegó á ser uno de los grandes oficiales de la corona, que ejercía, en parte, la autoridad soberana; pues además de competirle la jurisdicción marítima y el mando superior de las fuerzas navales, las Ordenanzas dictadas por la corona, relativamente á marina, necesitaban su *ejecútese*. Criado este gran oficio en el siglo 14, fué abolido en 1627, en que le sustituyó el de *Grand-Maitre Surintendant de la Navigation*, que desempeñó Richelieu, y después la reina madre. Restablecido, con modificaciones, 40 años después, duró hasta 1791, en que fué abolido segunda vez: pero el título, aunque no sus funciones, fué restablecido por Napoleón en 1804, y conferido al duque de Angulema en 1814, siguiendo en uso hasta 1830, en que las Ordenanzas de marina, recibieron el *ejecútese* del Gran-Almirante, como se hacía siglos antes.—Pero por antigua que la almirantía sea en Europa, yo creo que, no solo la institución, sino hasta la voz—Almirante—se debe á la España que quizá la debió á los árabes. Al menos ignoro exista dato alguno de que las demás naciones la conociesen antes de mediados del siglo 13; época en que ya era antigua en España, como se ve en las leyes de Partida, que, aunque publicadas oficialmente, recién á fines del siglo 14, estaban redactadas desde 1251 á 1258, en que ya empezaron á conocerse poco á poco. El almirantazgo era en España una altísima dignidad, que investía la jurisdicción y mando supremo marítimo; y la voz Almirante, siempre tuvo allí un significado fijo, "Almirante (dice la l. 3. t. 24. P. 2.) es dicho el que es cabdillo de todos los que van en los navios para hacer la guerra sobre el mar."—La 24 del tit. 9, detalla su jurisdicción y atribuciones; y la 14. del tit. 23 dispone que la insignia de su bandera, sea el *standarte del rey*. El Berni, en sus notas á estas leyes, menciona A. A. que hablan de esto, y que yo no he podido haber. Estando á una Ordenanza que trae Pardessus (tom. 6.^o pág. 257 á 263), se ve que el almirante existía en Sicilia, á fines del siglo 14. Nótese que por esta época, en que la Europa pudo ya tener noticia de las leyes de Partida, escritas en el siglo anterior, es precisamente cuando esa institución y ese nombre, empezaron á generalizarse entre las demás naciones.

(*) Aunque los Pares, la Alta Corte del Parlamento, y las Cortes Reales, son, según las leyes, otros tantos *Consejos del Rey*, el principal es el Privado ó de gabinete.

Nisi-Prius (*) Esta corte es una derivacion de las reales de Westminster, y auxiliar de ellas, como anexa á las asisas: esto es, varios comisarios tomados entre los jueces reales, son destinados, dos veces al año, mediante comision del rey, á recorrer todos los condados del reino (á escepcion de cuatro de ellos y de dos ciudades), asociándoles, en cada condado, uno ó mas sujetos de probidad. Uno de los varios objetos de estas asisas, es que los dichos comisarios ó jueces hagan que, en cada condado, los respectivos juris de ellos se pronuncien acerca de las cuestiones de hecho que se versan en aquellos asuntos, que hayan sido remitidos por los condados á cualquiera de las cortes reales, y que se hallan pendientes ante ellas. Como las cortes reales no deciden los asuntos que les envian los condados segun van ellos llegando; es decir, como no hacen que un juri decida ante ellas las cuestiones de hecho que tales asuntos presentan, á medida que ellos les llegan, sino que los van acumulando y reservando para cuando lleguen dos de los periodos en que las es permitido juzgar; por eso, al decretar que se ocuparán de ellos oportunamente, lo hacen siempre con la calidad de *á no ser que antes* (nisi prius) los dichos comisarios hayan ya hecho decidir en los condados esas mismas cuestiones.— De aquí nace el singular nombre de ese tribunal, compuesto de los indicados comisarios.

Los consejeros son nombrados por el rey, y aunque puede revocarles cuando guste. se entiende serlo por todo el reinado, y 6 meses mas; á no revocarles durante estos el nuevo rey. Gozan de ciertos honores y privilegios. Su número, antes de 12, 30, 40. es hoy indeterminado. Cuando ocurre un caso, solo asisten los convocados, entre ellos, los ministros, ó algunos de ellos. No puede ser consejero el no nacido en dominios británicos, aunque sea naturalizado por el Parlamento, á no ser británicos sus padres.

(*) En la terminología y fraseología legal y forense de los ingleses, hay una abundancia escesiva, ó al menos incomparablemente mayor que entre nosotros, y que entre los franceses, de voces y espresiones latinas, que son iniciales ó indicantes, de leyes, de instituciones, de acciones, de recursos, de instrumentos &c. Esto debió nacer de que cuando en tiempo de Eduardo 3^o se desterró el idioma frances, único que, desde la conquista normanda, se usaba en las leyes y en el foro, se ordenó que todos los alegatos, debates, sentencias, escrituras, &c, se conservasen en los registros en latin: costumbre que duró por 400 años.



4.

Mui cierto es lo que aquí dice el autor, y ha sido repetido por otros, entre ellos, Kluber (*) de que la declaracion formal, cesó desde el siglo 17, y se reputa ya innecesario hacerla; ni aun anuncio alguno, siendo mas útil, aunque tampoco esencial, el hacer un Manifiesto de sus causas. Sin embargo: la práctica de no hacerla, me parece que no puede justificarse con buenas razones: yo al menos, ninguna encuentro, y sí encuentro otras que justifican la antigua práctica. No hablo de sus formalidades, que nada importan, sino del hecho de una declaracion pública y solemne, que preceda á todo acto de hostilidad. Hay en este proceder, franqueza y dignidad; y él evita dudas y cuestiones, que hoy son frecuentes, no solo ante los tribunales de presas, como veremos mas adelante, sino ante los civiles. El Sr. Pardessus, en otra de sus obras (**), dice que ante los tribunales de comercio franceses, es máxima que, aunque no haya declaracion, las primeras hostilidades constituyen el estado de guerra. Sin embargo: no ha de ser tan fácil fijar cuales actos sean verdaderas hostilidades, y cuales hayan sido los primeros, especialmente si acaecen á gran distancia. Se evitarian tambien ciertos procederes, que se han visto en algunos gobiernos; y que no son, realmente, sino sorpresas abusivas, que se justifican en seguida con la desobligacion de declaracion prévia. Los *Manifestes* no llenan esta necesidad; pues se dan despues de iniciada la guerra

Desde Grocio acá, ha habido, es cierto, alteracion en las prácticas y aun en las doctrinas. No obstante: creo ser una verdad hoy, como entonces, le de que (***) la declaracion es necesaria por derecho de jentes, para que la guerra pueda surtir legalmente los dos principales efectos que la son

(*) Droit des gens modérne: §§. 238 y 239.

(**) Cours de droit commercial: § 788.

(***) En varias partes de los capítulos 3, 4, 5 y 6, lib. 3.

propios: 1.º La facultad de dañar, ó sea impunidad ante los hombres:
2.º La facultad de apropiarse lo tomado al enemigo.

Aunque el uso de declarar la guerra, haya cesado desde el siglo 17, la falta de esa declaracion no ha dejado de autorizar ciertos actos. Cuando en 1734, la Rusia rindió por capitulacion á la division francesa, auxiliar de Dantzic, aunque se obligó en ella á trasportarla á un puerto del Báltico, lo rehusó despues por via de represalia: y segun el severo Manifiesto que publicó (1), lo hacia porque, en ese intermedio, los buques franceses, habian atacado y tomado á ciertos buques rusos, sin haber precedido declaracion de guerra.—De igual modo: el reclamo é intimacion de la Francia, en 1755, á la Inglaterra, segun la Memoria que redactó (2), se fundaba en que ésta atacó y tomó dos buques, y ejerció otros actos, sin declaracion de guerra.

En suma: debería restablecerse la antigua práctica, aunque no media-se mas razon que la de que, el hacer declaracion prévia, ningun perjuicio trae al belijerante, si procede de buena fé; al paso que el no hacerla, indudablemente puede producir males.

5.

¿Es válido y acionable en juicio, en Inglaterra, el seguro hecho por neutral, sócio de un enemigo, y residente en pais enemigo? ¿El hecho por británico residente en pais enemigo? ¿El hecho contra detencion y captura, que llegue á ejecutarse por británicos? ¿El hecho de efectos, cuya importacion ó esportacion prohibe un Estado extranjero? ¿El hecho en pais enemigo, por extranjero, de efectos entregables en pais neutral?

(1) Puede verse en el *Guide Diplomatique*, de M. aumentado y anotado por Hoffmanns: tomo 2. páj. 68.

(2) Id. *ibid.* páj. 164.

Estas y otras muchas cuestiones, mas ó menos ligadas con esta materia, y resultivas del estado de guerra, han sido diversamente decididas en el Nisi-Prius (1): y los principios en que se fundan esas decisiones, como aplicables tambien á los juicios de presas, es lo que produce la frecuente alusion, en la presente obra, á resoluciones de tribunales, que nada tienen que ver con aquellos.

6.

La doctrina del autor en estos dos párrafos 2.º y 3.º, es la recibida. En rigor de derecho, al que solo los tratados, que hoy son uniformes á este respecto, pueden hacer escepcion, son tomables las cosas y personas del enemigo, existentes en un pais, al declarar éste la guerra. El Sr. Pinheiro, en sus notas al Martens, niega, sin embargo, aquel derecho, y sostiene que los bienes de particulares, existentes en tal pais, ó en cualquier otra parte, son intomables; y que ese derecho solo puede ejercerse respecto de bienes pertenecientes al gobierno(2). Reina jeneralmente en estas notas una sanidad de intenciones, y una lójica tan clara y vigorosa, que las hace sumamente apreciables, y dignas del justo crédito de que goza su autor. Sin embargo: me parece que el deseo, ó de particularizarse emitiendo ideas nuevas, ó de obstar cierto lujo de liberalismo, arrastra á veces al ilustre Comendador á deducciones inadmisibles. Asi: su doctrina en este punto, destruye la muy justa solidaridad, que, respecto de las naciones estrañas, todos los publicistas reconocen existir entre los bienes de un gobierno y los de sus súbditos; ó mas exactamente, entre los bienes de una nacion, y los de los miembros particulares de que ella se

(1) An abridgement of the law of Nisi-Prius, by W. Selwin: tom. 2. páj. 936 y sig.

(2) Es su doctrina, especialmente en las notas 65 y 92. tom. 2.

compone. El deduce esa doctrina de la distincion que establece entre gobierno y gobernados: distincion, á este respecto, quimérica é imposible. Ella seria aceptable solamente suponiendo que todos los gobiernos son absolutos, y todaa las guerras arbitrarias. Pero esto no es asi, ni en el hecho, ni en principio. Al contrario. Un gobierno se presume siempre obrar en el sentido de sus gobernados: declara una guerra para defender los derechos ó intereses de estos; y todo cuanto él posee, sale ó ha salido del bolsillo de ellos. Desde que el Sr. Pinheiro admite el derecho de apoderarse de lo que llama bienes ó cosas de un gobierno, ha debido admitir el de apoderarse de los de sus súbditos. ¿Ni qué aventajarían estos con esa doctrina? Yo no lo veo. Si un belijerante se apodera de cosas del gobierno enemigo, y este las necesita, las reemplazará: ¿y cómo lo hará sino con exaciones ó gravámenes sobre sus gobernados?

En cuanto á lo que existe en pais enemigo al romperse la guerra, aunque Montesquieu ha dicho (1) que, por la Gran Carta, es inconfiscable, en Inglaterra, la propiedad enemiga, á no ser por represalia, sin embargo, es de verse acerca de esto al Blackstone (2).

Entre tanto: es notable que el capitulo 132 de un Estatuto de Sassari (Cerdeña), dictado en 1316, época de arbitrariedad y de atraso, declarase inviolable, en caso de guerra, la propiedad enemiga, raíz ó mueble, allí existente: y el Sr. Pardessus, que lo ha publicado, dice que lo mismo sancionaba otro Estatuto, aun mas antiguo, de Marsella.

7.

Hablaré en la nota siguiente de los embargos.—Aquí solo intento hacer notar que lo que refiere el autor para justificar las condenas que se

(1) *Esprit des lois*: lib. 22. cap. 14.

(2) Libro 2. cap. 26.

hicieron de esas capturas, es otra prueba de la necesidad de una declaración previa de guerra. Los tribunales ingleses no hubieran tenido entonces que valerse de esa metafísica, ni habrían cometido esa injusticia; pues, á mi ver, lo fué. Se hicieron las capturas, se dice, antes de haber declaración de guerra; pero bajo circunstancias tales de injusticia, que ellas importaban una declaración. Prescindiendo de que toda nación siempre dice que su enemigo procede con injusticia, eso equivale á establecer que los buques sueltos de guerra, que andan por los mares, están autorizados para apresar, aun antes de existir guerra, siempre que crean haber injusticia manifiesta en la otra nación. ¿Y es esto justo, honesto, ni posible tampoco, sin abrir una ancha puerta á las arbitrariedades? Ellos no pueden juzgar del carácter del proceder de la otra nación: no están al cabo de los secretos del gabinete y de las negociaciones; ni, aunque lo estuvieran, debería hacerseles jueces de la cuestión. Si están instruidos por su gobierno, quiere decir entonces que el manifiestamente injusto, es el gobierno captor: él aprovecha una ventaja de que carece el otro, á quien acusa de injusto, anticipándose á sorprenderle desprevenido: y semejante práctica, dígase lo que se quiera, no puede ser noble, fundada, ni conveniente. Lo particular es que el autor sienta en el §. 5.º que la guerra no surte efecto solamente desde la notificación de hostilidades; cuando despues, en el §. 14, condena la distincion entre notificación actual y virtual.

8.

En estos párrafos, y en lo añadido despues en los 14 y 15, se halla cuánto el autor dice con referencia directa á los embargos.

En obsequio de la claridad, separo aquí al bélico de las represalias, que serán el objeto de la nota siguiente; á pesar de que él solo es un jénero de estas.

Aplaudiendo la doctrina de que los bienes de particulares, existentes en nuestro pais, no responden de los actos de sus gobiernos, cuando en-

traron á él antes de la declaracion de guerra, no puedo menos de desechar la escepcion. Creo que la nacion que profése aquella doctrina ó regla, es inconsecuente cuando, no obstante, ejerce un embargo bélico; y ciertamente que lo que el autor dice para demostrar que no hay contradiccion en esto, es ineficaz. Esos buques entraron bajo esa misma fé pública, y bajo ese mismo concepto de libertad de regreso, en que se apoya la regla. Sentar que es lo mismo entrar despues de una declaracion de guerra, que despues de cometida una injuria, es querer justificar una mala práctica con un principio peor: es, ademas, introducir la incertidumbre, vacilacion y desconfianza, tan funestas al comercio. Los particulares, casi nunca saben lo que pasa entre los gabinetes, para poder así abstenerse de hacer envios al pais que se dice injuriado; ni saben si la cuestion se arreglará ó no; ni conocen con exactitud la importancia que el otro gobierno dé al hecho que llama ofensa ó perjuicio; y como este es el único juez competente de ello, se viene así á dejar á su solo arbitrio el destruir la regla con la escepcion.

De otro modo miro á aquella clase de embargo bélico que suele hacerse, provisoriamente, al romper una guerra, no solo en buques, sino en mercaderias, hasta ver como se conduce el enemigo respecto de los nuestros; y confiscándolos despues, si se conduce mal. Esto es muy distinto. Entonces el embargo no nace de haber entrado despues de la injuria, sino que es, simplemente, una prenda que se toma: y si sobreviene la confiscacion, ella es solo una represalia, á la que el otro gobierno ha dado mérito; y siempre quedan salvados, en algun modo, los derechos de los damnificados súbditos de éste, que tendrán el de exigir una indemnizacion.

Lo demás referente al embargo bélico, lo reservo para cuando trate de las represalias,

Relativamente al embargo civil, él respecta únicamente á los buques de neutrales. Se ejerce, ó mas bien, se ejercia, ya impidiéndoles la entrada; ya impidiéndoles, durante dias, la salida, para que no lleven al enemigo tal ó cual noticia, que es lo que se llama cerrar los puertos; ó ya haciéndolos servir por fuerza, pero mediante retribucion, para operaciones de guerra. Pinheiro dice (1), con razon, que no solo se debe retribucion ó

(1) Nota 88: tomo 2.

paga, sino además, indemnización de perjuicio.—Realmente: ese es un acto violento, que el beligerante ejerce en provecho suyo, y con daño del neutral.

Si este embargo de buques neutrales ejercido por el beligerante en su propio territorio, es reprochable, mucho más lo es el que suele hacerse en los que el beligerante halla en puertos enemigos. Este, ni aun indemnizando, sería justificable, á no ser en estrema necesidad, dice Kluber(1).

Esta materia ha solido presentar cuestiones complicadas en los tribunales civiles (2), relativamente á los seguros; segun la interdicción nazca de nuestro gobierno ó del enemigo; segun ella consista en no dejar entrar, ó en no dejar salir, ó en hacer servir; y segun el seguro haya sido á favor de un nacional, ó de un extranjero.

Felizmente: en adelante, serán menos frecuentes estas dificultades. Ya hoy, es casi de fórmula, en los tratados de comercio, el convenir en que, caso de sobrevenir ruptura entre las partes contratantes, no se embargarán los buques existentes en los respectivos puertos, ni se emplearán forzosamente en servicio público, ni se embargarán las demás propiedades existentes en el país, y menos las acciones, deudas ó dineros colocados en bancos ó fondos públicos; ni se pondrá obstáculo á la salida de las personas, las que aun podrán permanecer y continuar sus negocios, con tal de que observen la conducta debida.

9.

“Al apoderamiento de bienes de súbditos de otro Estado, que los griegos llamaban tomar en prenda, los juriconsultos modernos han llamado

(1) §. 286.

(2) Puede verse el Nisi-Prius, tom. 2. páj. 947 y 966; y á Pardessus, cours cit. §§ 641 y siguientes.

derecho de represalia; los sajones é ingleses *withernam*, y los franceses *lettres de marque*.”

Así se espresa Grocio (1): y su comentador Barbeyrac, da, en sus notas, la etimolojia de estas diferentes voces.

Despues añade Grocio (2): Que las represalias no son autorizadas por el derecho natural, sino por el uso... Que las leyes civiles esceptuan de ellas á cierta clase de personas, y á ciertos efectos: pero por derecho de jentes, todos los que son súbditos, á título durable, de un Estado, sean naturales de él ó extranjeros, están sujetos á las represalias, pero no los transeuntes... Que por derecho de jentes, cualquiera puede usar de represalias: pero las leyes civiles de muchos paises, exigen licencia, del gobierno en unas partes, y de los jueces ordinarios, en otras... Que se adquiere, por derecho de jentes, la propiedad de lo tomado en represalia, hasta el importe de la deuda y gastos, y se devuelve el sobrante... Que los que con su proceder indebido, dieron lugar á la represalia, están obligados, por derecho natural y divino, á indemnizar á los perjudicados por ella.”

“*Si non inter ipsas gentes et civitates, dice Heinecio (3), incidit controversia, sed, ob denegatam civi nostro justitiam, personis aut rebus alterius reipublicæ, alias amicæ, civium, manus injicimus; hoc non belli sed represaliarum nomine venit... Ita vocari capit jus illud, ex quo invaluit. Veteres enim id ignorarunt; adeoque vocabulum suppeditat lingua latina, quod ejus indolem exprimat.*”

Los precedentes asertos de Grocio é Heinecio, indican, al parecer, no ser cierto lo que, segun el testimonio de Reyneval (4), creia Puffendorf, de que en las mas antiguas leyes de Roma, se hallan vestijios de las represalias. Tambien asegura Reyneval (5) que hay ejemplares de patentes de ellas, otorgadas por los parlamentos de Francia: y supongo que á esto aludía Grocio al mencionar las concedidas antes por los jueces ordinarios.

No puedo dejar de notar aqui el liberalismo de una ley de España, tan luego de mediados del siglo 15 (la 11.ª tit. 17. libro 5. R. C.). Ella prohíbe ejercer represalias, (á no ser por deuda propia ó fiscal) en las per-

(1) Libro 3, cap. 2, §. 4.

(2) En varios párrafos del mismo capítulo.

(3) *Elementa jur. nat. et gent.*: castig. ab J. M. et M.: lib. 2. §. 205.

(4) *Instituciones del der. nat. y de jent.*: lib. 2. c. 12. §. 4.

(5) Nota 35 al mismo.

sonas de extranjeros que importen á España mercaderías ó provisiones, ni en estas tampoco—Acevedo, que la ha comentado superficialmente, parece no haberla entendido tan bien como el Sr. Covarruvias (1), quien, aunque recuerda la constitucion pontificia que declaró ilícitas las represalias, sostiene, sin embargo, la legitimidad de este derecho.

Véamos, entre tanto, lo que hoy está jeneralmente recibido acerca de él.

“La nacion que se apodera por represaria de lo perteneciente á otra. puede aplicarlo en su provecho ó retenerlo en prenda; en cuyo último caso, esto solo es un embargo ó secuestro, que se conserva hasta que se pierde la esperanza de obtener reparacion ó justicia; y entonces se confisca y queda realizada la represalia. Si el mero embargo trae una guerra, se supone negada la satisfacion; y desde las primeras hostilidades, puede ya confiscarse la cosa embargada. La represalia exige: 1.º Causa evidentemente justa: y 2.º Haberse pedido justicia inútilmente. Estan sujetos á ellas los bienes del Estado, como los de sus súbditos inocentes, que deben ser indemnizados por aquel. Puede usarse de ellas por actos no solo del Estado, sino de un súbdito, cuando aquel participa de ellos: pero el súbdito que las motive; debe indemnizar á los otros sobre los cuales recayeron. No puede una nacion otorgarlas á favor de un extranjero. El gobierno que las da, tiene el derecho de emplear la fuerza contra quien las resista; al paso que el otro gobierno, no tiene el de oponerse y resistir el uso de ese derecho. Cuando ya puede una nacion acudir á las armas con justicia, debe declarar la guerra, mas no otorgar represalias; pues estas serian entances una verdadera hostilidad, sin declaracion de aquella” (2).

“Cuando una nacion falta á las obligaciones perfectas que nos debe, podemos faltar á las que la debemos, usando de represalias, ya por vias de hecho, ó ya negándola lo que la debamos. Las autorizan las lesiones inferidas no solo de nacion á nacion, sino por el ciudadano de un Estado al de otro Estado, despues que se pide satisfacion, y se niega ó se demora, de un modo indebido. El jénero mas usado, aunque no el único, de represalias, es el apoderamiento de las personas ó bienes que se hallan

(1) Pars 2.ª §.9. n. 4. *Hinc.*

(2) Vattel: lib. 2. c. 18. §§. 342 á 354.

en la mar, ó en nuestro territorio, ó en el del Estado ofensor. En otro tiempo, se otorgaban con lijereza, pero desde el siglo 15, se estableció en los tribunales la regla de que no se acordarian sino cuando estuviese debidamente justificada la denegacion de justicia. En derecho rigoroso, cada cual puede ejercerlas por si: pero los inconvenientes, peligros ó abusos de esto, hicieron entablar que no podrian ejercerse sin licencia especial del gobierno; y en el dia, toda represalia ejercida sin ella, es reputada y castigada como pirateria. El derecho de acordarlas, pertenece al gobierno, y no á los tribunales de justicia. Hoy es raro que se acuerden patentes de represalia en tiempo de paz; pues el Estado prefiere mas bien el usarlas por si mismo en favor de su súbdito perjudicado. No pueden otorgarse en favor de un Estado extranjero, ó de un súbdito de él. Es posible expedir tales patentes, y sin embargo seguir en paz con la nacion contra la cual se espiden; pues ellas son una via de hecho de un jénero determinado y con un objeto especial. Pero expedir y ejercer represalias jenerales, es pasar ya al estado de guerra" (1).

Casi es escusado advertir que como, para el Sr. Pinheiro, la guerra solo es "de gobierno á gobierno, y jamas de nacion á nacion", él solo admite (2) la lejitinidad de las represalias cuando se ejercen "sobre lo que pertenezca á los gobiernos belijerantes", es decir, añade, "sobre todo lo que constituye los medios de fuerza, á la disposicion del gobierno, y que está, por lo mismo, destinado á dañarnos".

"Patente de represalias, es una autorizacion para que se apodere (el súbdito), donde pueda, de una propiedad perteneciente á un súbdito del gobierno que ha negado la reparacion pedida. Esto es, en cierto modo, una especie de guerra privada, que algunas veces produce una guerra verdadera" (3).

"Uno de los modos de hacerse un Estado justicia á si mismo, es la represalia: esto es, reteniendo por fuerza ya las personas, (la *androlepsia* de los griegos), ya los derechos y cosas (que es la represalia en sentido mas limitado), pertenecientes al Estado ofensor; á fin de obligarle á reconocer el derecho negado, y á hacer reparacion.... Represalia, en jeneral,

(1) Martens: §§. 255. 257, y 259 á 262.

(2) Nota 58. tom. 2.

(3) Pardessus: cours cit.: §. 1495.

es toda violencia, excepto la guerra, ejercida para obtener reparacion de una injusticia. Son negativas, cuando un Estado se niega á cumplir, respecto del Estado ofensor, una obligacion perfecta, v. g. el pago de una deuda; y positivas, cuando consisten en el hecho de apoderarse de personas, cosas ó derechos de aquel (1).

Por las trascripciones precedentes, se viene en conocimiento de que, felizmente, en materia de represarias, hay completa uniformidad, al menos cuanto á las prácticas y principios mas prominentes: ventaja de que no gozan otros puntos, aun menos importantes, del derecho de jentes.

A pesar de esto, han solido presentarse cuestiones singulares. Creo que la mas conspicua, es la que se ofreció á mediados del siglo anterior. El emperador Carlos 6.º, hipotecó, en 1735, las rentas de la Silesia, al pago de un empréstito que le hicieron varios comerciantes ingleses; y cuando despues aquella provincia fué cedida á Federico de Prusia, éste se obligó en los tratados, á cubrir aquella deuda. La guerra de 1744, de la G. B. contra la Francia y la España, produjo las acostumbradas depredaciones de los corsarios, y las consiguientes quejas de los neutros. Federico, despues de haber exigido de la corte de Londres ciertas declaraciones ó esplicaciones, que no le satisficieron, reunió una comision de cuatro jurisconsultos, la que en 1752 presentó su dictámen; y conformándose Federico con él, y creyendo poder ejercer represalias en dicha deuda, la embargó en favor de sus súbditos, perjudicados por los corsarios de Inglaterra, y por las sentencias de los tribunales de ésta. Y merece observarse que la Prusia, con motivo de la cuestion de represalia, sostenia, entre otras cosas, ser incapturable la propiedad enemiga bajo bandera neutral, y no competir el conocimiento de los juicios de presas á los tribunales de la nacion del captor, sino á los del capturado. El rey de Inglaterra reunió á su vez otra comision igual, que presentó, en 1753, un estenso y minucioso informe, impugnando, en todas sus partes, el de la comision prusiana; la cual replicó en otro igualmente largo. Al fin, este punto se arregló diplomáticamente en 1756. Se dejó indecisa la cuestion de derecho: la Prusia levantó el embargo, y la Inglaterra pagó veinte mil libras, pero

(1) Kluber: §. 294, y, con referencia á Vattel, not. C. ibid.

sin espresarse que era por aquel motivo, sino, en jeneral “para extinguir toda pretension de la dicha S. M. Prusiana, ó de sus súbditos, que, fuese por el pretesto que fuese, sea á cargo de S. M. B.”

Esta discusion, que comprende, por incidencia, algunos puntos hasta hoy cuestionados, y en la que ambas partes invocaron frecuentemente el derecho de jentes, los tratados y las autoridades, en sosten de pretensiones y doctrinas abiertamente contrarias, es, sin duda, interesante é instructiva. Los editores americanos del Chitty, la han publicado en el *Apéndice* á él, pero muy incompleta; pues solo han dado las respuestas é informes ingleses, pero no los prusianos. Donde puede tomarse una idea del todo de ella, es en la obra del otro Martens (el baron Carlos) “*Causes célèbres du droit de gens*”, tom. 2. páj. 1 á 88.

10.

Los estatutos que vedan el rescate, ó al menos el primero de ellos (el 22. Jorge 3.º c. 25.), no dá mas razon de esta singular disposicion que la vaga que indica el autor; esto es, que eso está espuesto á abusos, y es mas pernicioso que útil, pero sin espresar porqué. Lo mismo se declaró en el Nisi-Prius (1). Esta disposicion es peculiar de la G. B. Las demas naciones permiten, sin dificultad, el rescate; y esto se halla aun en sus leyes civiles. En Francia, es permitido el rescate al asegurado, como se ve en el artículo 395 de su Código de Comercio; y en España, lo es aun al capitan, segun el 917 del suyo.

(1) Tom. 2: páj. 945.

11.

A pesar de esto, en 1807, la Inglaterra, segun Kluber (1) declaró ilegales las ventas de buques hechas á neutros por las potencias beligerantes. Pero creo que esta escepcion arbitraria del derecho recibido, debe mirarse como temporal, y atribuirse solamente al frenesi de abusos y excesos á que se abandonaron en aquella época la Inglaterra y la Francia.

Igual en sus fundamentos, aunque derivada de mejores motivos, fué la Declaracion de Francia, de 1638, mencionada por Pardessus (2). Por ella se prohibe á los franceses el comprar efectos que el enemigo hubiese quitado á franceses, en guerras marítimas; y se declaró que el dueño de ellos puede reivindicarlos del comprador.

Todo esto equivalia, en sus efectos, á desconocer que un beligerante capturador adquiere legalmente.

12.

La materia de posliminio, es tanto mas vasta y complicada, cuanto que encierra en si lo concerniente á represas, á abandonos, y á otros varios puntos. Empezaré recopilando algunas leyes del Dijesto (3).

“Competit. . . in bello, cum hi, qui nobis hostes sunt, aliquem ex nostris ceperunt, et intra præsidia sua perduxerunt: nam si, eodem bello, is reversus

(1) §. 315. not. c.

(2) Cours cit.: §. 271.

(3) Lib. 49. tit. 15, De captivis et postlim. et de redempt. ab hostibus.

fuert, postliminium habet..... Antequam in præsidia perducatur, manet civis.” Ley 5.ª

“Retro creditur á civitate fuisse, qui ab hostibus advenit.” Ley 16.

“Postliminio redisse videtur, quum in fines nostros intraverit: sicuti amittitur, ubi fines nostros excessit.” Ley 19.

“Hostes sunt quibus bellum publice Populus Romanus decrevit, vel ipsi populo romano: cæteri latrumculi vel prædones appellantur. Et ideo, qui á latronibus captus est, servus latronum non est: nec postliminium illi necessarium est.” Ley 24.

“Si id quod nostrum hostes cæperunt, ejus generis est, ut postliminio redire possit; simul atque, ad nos redeundi causa, profugit ab hostibus, et infra fines imperii nostri esse cæpit, postliminio redisse existimandum est.” Ley 30.

Estas, y otras leyes de éste título que, aunque referentes solo á personas, se aplican tambien á las cosas, encierran, indudablemente, los primeros elementos de las posteriores lejislaciones europeas, relativas al postliminio, represas, etc.

Entre las naciones de Europa, creo que toca á la España la gloria de ser la primera en contar con un código que algo de esto contenga. Esta observacion se ha escapado al sabio Pardessus, porque no ha tenido presente la antigüedad respetable de las leyes de Partida. Lo que estas disponen sobre represas, abandono, &c, es, sin duda, diminuto: pero ya es algo.

Ademas: se debió despues á la España, especialmente á Barcelona, el famoso *Consulado del Mar*, escrito, segun la opinion mas recibida, á fines del siglo 13, ó, á lo mas, á mediados del 14; y que constituye un verdadero código, que abraza todos los puntos del derecho marítimo interior. Verdad es que antes de él existia el “Código del Reino de Valencia”: pero no habiendo sido tan conocido y jeneral como aquel, es lo mismo que si no hubiese existido. Verdad es tambien que el Consulado no rijió en el Norte, donde solo se conoció el “Derecho marítimo de Wisby,” “Los Juicios de Oleron y de Damne,” los varios “Recesos de la Liga Anséatica”, y otros, mas ó menos antiguos y autorizados; aunque no tan completos como el Consulado. Mas éste imperó soberanamente en toda la parte europea del Mediterráneo, que era entonces el centro de actividad del mundo mercantil; y nada indica mejor su bondad, que el haberse conquistado esa obediencia por solo su mérito intrínseco; pues el Consu-

lado, redactado, probablemente, como memorandum, por algun individuo particular, jamas ha sido promulgado oficialmente, ó mandado observar como código obligatorio: es una recopilacion de reglas, deducidas de las prácticas observadas jeneralmente. Fué traducido en varias partes de Italia, del idioma lemosino en que se escribió; y el muy ilustrado Capmany, fué el primero que lo virtió al castellano, en 1791, bajo el exactísimo título de “Código de las costumbres marítimas de Barcelona”, aunque alterando el órden de sus títulos; y despues lo ha traducido al frances el Sr. Pardessus, en su citada Colecion de leyes marítimas. Estas traducciones tienen la ventaja de haber espurgado al Consulado de disposiciones ó leyes sueltas, las mas de ellas anteriores á él, que, por descuido ó falta de crítica, se le habian acumulado, y eran reputadas partes integrantes suyas. Capmany dá algunas de ellas por separado, esto es, en el 2.º tomo, ó Apéndice; así como Pardessus, despues de insertar el Consulado en el tomo 2.º de su Colecion, dá, al final del 5.º, esas otras leyes, con algunas mas, que Capmany ignoró.

El Consulado, en el cap. 289, que es el 245 de la traduccion francesa, ó el 287 de la italiana, que siguió el Sr. Targa, es contraido á las represas, abandonos y demas, que trata muy estensamente, y con bastante confusion. El Sr. Targa (1) ha reducido á varias proposiciones el contenido de ese capítulo, á saber: Que la represa, hecha antes que el enemigo ponga en salvo la presa, se devuelve á sus dueños, dando estos *las albricias correspondientes* (traduccion de Capmany, *une recompense suffisante*, de Pardessus), segun el trabajo y daños que por ello haya tenido el recaptor: Que la represa de lo que el enemigo abandona, ya voluntariamente, ya por temor ó fuerza mayor, tambien se devuelve, con remuneracion: pero si el abandono es, no por estos motivos, sino v. g. de resultas de una borrasca, corresponde esa presa á su inventor: Que cuando la represa se hace en las mismas aguas en que se hizo la presa, se devuelve con indemnizacion y demas; pero hecha fuera de ellas, es del recaptor: Que haciéndola cuando el dueño ya reputa pérdida su cosa, puede él obtenerla, abonando su precio y gustos: Que la compra de lo represado, hecha al represador, cuando éste ya es dueño, es válida, aunque el comprador

(1) Contratos marítimos: trad. Giron: cap. 46,

sea enemigo: Que cuando la represa se hace por un neutral, solo rijen las reglas relativas á la adquisicion de lo que se halla en la mar.

Estas, y otras disposiciones del Consulado, que seria largo enumerar, y algunas de las cuales son conformes, en su fondo, con las copiadas leyes del Dijesto, constituyen las bases jenerales, de que han partido las disposiciones ulteriores, aunque con las modificaciones, restricciones y ampliaciones, que el decurso de los tiempos, ó los progresos de la ciencia, han aconsejado.

La regla mas jeneral, al principio, fué la deducida de la permanencia de la presa, por 24 horas, en poder del enemigo. Verificado el represamiento antes de ellas, debia devolverse la cosa á su dueño, deduciendo el tercio: pero cuando se obtiene el buque apresado, no por represamiento, sino por caso fortuito, ó por abandono del enemigo antes de llevarlo á puerto suyo, se devuelve al dueño hasta el año y un día, aunque hubiese estado 24 horas en poder de aquel. Esta era la práctica establecida jeneralmente, y reglada en Francia por el art. 61 del edicto de 1584; por los 8.º y 9.º tit. 9. de la famosa Ordenanza de Colbert; y despues, por el 54 del Arreté de 2 Prairial año 11.

Cuanto á Inglaterra, asegura Blackstone (1), como doctrina allí recibida, que ese cambio de dominio en una represa, se verifica por solo haber pasado la presa una noche, (es decir, aunque no sean 24 horas) *infra præsidia hostium*: y yo encuentro en el Nisi-Prius (2) una decision que parece lo confirma; pues se declaró, en un caso, no ser necesario ni aun eso de pasar la presa una noche en poder del enemigo, para que el asegurador quede obligado al pago del seguro.

Sea lo que sea de los requisitos acesorios, lo indudable es que esa reversion del dominio de la presa al dueño primitivo, que se obra en los casos indicados, es deducida del derecho de posliminio.

Grocio, despues de recorrer varias etimologias de la voz latina *postliminium*, y de adoptar la de *post*, en el sentido de *atrás*, ó *hácia atrás*, y *limen* ó *limes*, fronteras, dice (3): Que por derecho de jentes, tiene tambien

(1) Lib. 2. cap. 26. §. 1.º

(2) Tom. 2. p. 944.

(3) Lib. 3. c. 9. §§. 2. 3. 4. 16 y 17.

lugar el posliminio, cuando la cosa ó persona, vuelve á pais de aliados nuestros, y no de simples amigos; pues en éste último caso, aun no ha variado ella de estado: Que se verifica volviendo las personas, y recorbrándose las cosas: Que tiene lugar no solo en guerra, sino aun en paz, respecto de las personas; pues hecha la paz, gozan de él las personas tomadas en armas durante la guerra: Que no es necesario el posliminio para recobrar cosas que el enemigo tomó, y no llevó todavía á su pais; pues ellas aun no han variado de dueño: Que tampoco lo es respecto de las tomadas por piratas; pues estos no adquieren por derecho de jentes: mas si estos las pasan á un tercero, debe el dueño, por derecho natural, dar á éste lo que habria dado á aquellos por rescatarlas: bien que, segun leyes de España y Venecia, los bienes tomados por piratas, pertenecen á los recaptadores.

Este aserto de Grocio, que despues ha repetido Martens (1), de que, por las leyes de España, lo represado de piratas, pertenece al represador, esto es, no se devuelve al dueño, lo que es decir que el pirata adquirió legalmente, no es enteramente exacto. Verdad es que ellas se han separado algo de la citada ley romana 24, que no confiere propiedad al pirata en ningun caso, en ningun tiempo; de lo que debió deducirse que siempre que la cosa sea represada, ella es de su dueño, y no del represador, á quien no obstante debe aquel reenumerar. Pero á pesar de esto, no es cierto que esas leyes establezcan que esa cosa sea siempre del recaptor: eso es solo en cierto caso: es mas bien una escepcion. La 31. tit. 26. P. 2.ª dice: “Cursarios (esto es, piratas) facen muchas vegadas grandes daños sobre el mar, matando los omes, é prendándolos, é robándoles lo que traen, porque aviene que salen navios empós dellos, como en apellido (2), é tiranles (esto es, quitan á los piratas) lo que llevan Onde los antiguos de España tovieron por bien que quando algunos robassen á los que trajessen por mar algunas cosas seguramente á la tierra del rey, ó llevassen á otra parte que no fuesse al señorío de los enemigos, quanto de

(1) §. 283.

(2) Ir en apellido, segun el lenguaje del código de las Partidas, es no ir cada particular por si solo y de su cuenta contra un enemigo ó pirata; sino reunidos, á virtud de convocacion ó llamamiento de un jefe ó señor. Véase la leyes 24 y 25 del mismo titulo.

esta guisa les tirassen, que fuesse tornado á los dueños primeros. Fuera ende si los enemigos lo oviessen levado á su salvo, ó gelo tirassen despues los otros por fuerza, ca estonce debe ser suyo....” Se ve, pues, que lo de perder su derecho el primer dueño, es cuando la presa hecha por el pirata, fué ya puesta en salvo por él: mas que cuando los efectos apresados iban á España, ó á pais amigo de ella, y eran represados por jentes convocadas al efecto, se devolvian á su dueño. La ley 13. tit. 9. Part. 5.^a dispuso esa misma restitucion; y segun ella, la presa es de los recaptadores, solamente cuando ella, al ser tomada por el pirata, se dirijía á pais enemigo de España; ó cuando ella consiste en buquecillos que, sin objeto de comercio ó de guerra, andan por el mar *locamente sin pro de su tierra*: lo que es decir que en todos los demas casos, debe devolverse al dueño.

Pero en fin, estas cuestiones ya no se presentarán mas; porque hoy se consigna en los tratados de comercio el deber de ambas partes de devolver al dueño, súbdito de ellas, lo que alguna de ellas quite á piratas.

En otra parte (1) dice el mismo Grocio que, aunque por derecho de guerra, y por convencion tácita de las naciones, se reputa represado solamente aquello de cuyo recobro ya no tiene esperanzas el dueño; sin embargo, por el nuevo derecho de jentes de Europa (y cita al Consulado), no es necesario que el enemigo lo haya llevado á su pais; pues basta lo haya conservado 24 horas. Con este motivo, observa Barbeyrac (2) que la regla de que la cosa llevada á lugar seguro, es pérdida para el dueño, se ha derivado de la ley romana que habla de las cosas que una bestia ha arrebatado, presumiéndolas abandonadas por el dueño, desde que ya no puede perseguirla. Mas entre enemigos, añade, no cabe esa presuncion. Todo enemigo, mientras lo es, conserva la esperanza y el deseo de recuperar. Asi: respecto del dueño, la cosa no debe reputarse perdida por solo el hecho de estar ya en seguridad, como se reputa tal, cuando el dueño se halla en estado de perseguir. Lo que hay es que la regla ha sido inventada mas bien para fijar las del posliminio, que para fijar el tiempo de la adquisicion de cosas tomadas de enemigo á enemigo.

Asegura Grocio (3), á mi ver, sin fundamento, que las cosas muebles

(1) Lib. 3. Cap. 6. §. 3.

(2) Not. ibid.

(3) Lib. 3. c. 9. §§. 14 y 15.

no vuelven á sus primeros dueños en virtud del posliminio, sino que hacen parte del botin; pues si el enemigo las trasfiere á un tercero, son de este; y el dueño no puede reclamarlas en pais neutral, ni aun en el suyo propio. Mas si esa trasferencia fué válida, será porque se venció el tiempo, ó se llenaron los requisitos necesarios para que el enemigo las hiciera legalmente suyas: si la cosa mueble regresa antes de llenarse aquellos, volverá á su primer dueño, y volverá por derecho de posliminio. Acerca de esto, dice Barbeyrac (1): "La razon porque el primitivo dueño no puede reclamar sus cosas muebles en pais neutral, no es por ser ellas muebles: tampoco podria reclamar las inmuebles, si cupiera en la posibilidad el apoderarse de ellas, hallándose ellas en pais neutral, y el enajenarlas. La verdadera razon se deriva de la neutralidad de ese pais: es una continuacion de ésta lo que le obliga á mirar como lejitimamente adquirido lo que uno de los enemigos ha tomado al otro, y á sostener, por lo tanto, el título de aquel que lo tomó á su enemigo."

"Há lugar al posliminio (dice Vatel) (2) en territorio de nuestro asociado en la guerra, pero no en el de aquel que solo nos dá los auxilios pactados en los tratados, sin romper con nuestro enemigo, y menos en territorio neutral; pues quebrará asi su neutralidad.... Há lugar en una nacion que sacude el yugo de una conquista, que ella soportaba solo por impotencia; mas no si se habia sometido voluntariamente..... No há lugar durante una tregua; pues ésta suspende todos los actos de guerra, y deja las cosas en el mismo estado."

"*Hostem ab hoste (dice Heinecio) (3) e personis et rebus jure spoliari.... Hodie plerunque inter gentes európeas observare novimus.....res quoque hostium....mobiles....cedere victori.... simul ac in præsidia victoris perlatae.*"

"Segun el uso de Europa (dice Kluber) (4) no há lugar al derecho de posliminio respecto del botin hecho en guerra terrestre, desde que estuvo 24 horas en poder del enemigo. Casi todos los gobiernos reconocen igual regla respecto de las capturas hechas en la guerra marítima; aunque algunos exigen, ademas, que la presa haya sido puesta en seguridad, esto

(1) Not. 3. á dicho §. 14.

(2) Lib. 3. c. 14. §§. 207, 208 y 213; y c. 16. §. 256.

(3) Elem. cit. §. 204.

(4) §. 254.

es, en territorio del buque aprensor, ó en pais neutral, en un puerto, ó al amparo de una escuadra.”

“Con respecto á los muebles (dice Bello) (1) es muy diferente la regla, ya por la dificultad de retenerlos y de probar su identidad, lo que da motivo para que se presuman abandonados luego que se ha verificado su captura; ya por la imposibilidad en que se hallan los neutrales de distinguir los efectos que los beligerantes han apresado, de los que poseen por cualquier otro título.... Se adquiere, pues, la propiedad de las cosas muebles apresadas, desde el momento en que han entrado.... verdaderamente er poder del captor, lo que no se entiende sino cuando son conducidas á lugar seguro.... Sin esta circunstancia, no se creeria consumada la ocupacion, ni estinguido el derecho de posliminio. Si apresada, pues, y asegurada una alaja, se vendiese luego á un neutral, el título adquirido por éste, prevaleceria sobre el del propietario antiguo, que no podria vindicarla ni aun ante los tribunales de su propia nacion, aunque probase indubitablemente la identidad. Lo mismo sucede si los efectos, despues de llevados á paraje seguro, son represados por una fuerza nacional ó amiga. El represador, adquiere entonces un título de propiedad, que no puede ser disputado por los propietarios antiguos. Sin embargo: las leyes civiles pueden modificar, en ésta parte, con respecto á los súbditos, la regla del derecho de jentes; y otro tanto puede verificarse respecto de las naciones estrañas, por medio de convenciones especiales. Así: el término de 24 horas que exigen algunos escritores para consumir la adquisicion por título de captura bélica, debe mirarse ó como ley civil de ciertos Estados, ó como una institucion del derecho de jentes convencional ó consuetudinario, que solo obliga á las naciones que espresa ó tácitamente la han adoptado.... Los efectos apresados, y despues abandonados por el captor, no pasan á ser *res nullius*, ni su ocupacion confiere un título de propiedad, mientras subsiste el derecho de posliminio sobre ellos.”

“Suponiendo que una nacion (dice Martens) (2) vuelva á apoderarse de los bienes que su enemigo le conquistó ó tomó, parece que ellos, sin distincion de moviliarios ó raíces, debian, en rigor, devolverse siempre á sus

(1) Pág. 156 y 157.

(2) §. 283.

dueños, sin necesidad de recurrir á la ficcion de un derecho de posliminio, puesto que la sola pérdida de posesion no estingue la propiedad." Y con este motivo, observa Pinheiro (1) que: "El principio de posliminio, no es una ficcion, pues reposa en un hecho real, y que es idéntico en todos los casos á que él se refiere."

Respecto de bienes raices, dice el mismo Martens (2) "Como la guerra no suspende los efectos de la propiedad, en la relacion de una potencia beligerante con otras naciones, estas no pueden considerar al antiguo poseedor, que no ha renunciado espresa ó tácitamente su derecho de propiedad, ó que no ha perdido aun toda esperanza razonable de recobrarla, como destituido de ella: y él puede, portanto, no solo retomarla del enemigo, sino tambien revindicarla de cualquier tercero, á quien el enemigo la haya cedido."

Respecto de los muebles, dice (3): "Es jeneralmente convenido que, en la guerra continental, un tercero puede adquirir válidamente los bienes muebles, que estuvieron 24 horas en poder del enemigo: y la mayor parte de las naciones de Europa, han adoptado, respecto de las presas hechas en la marítima, el mismo principio: bien que algunas siguen el antiguo del derecho romano y del Consulado del Mar, de que el enemigo se hace lejítimo dueño de la presa, cuando la ha conducido á lugar seguro."

En impugnacion de esto, dice Pinheiro (4): "La esperanza, siempre mas ó menos problemática, no es lo que puede servir de base, respecto de un tercero, al derecho de propiedad, que compete al conquistador por el hecho de la conquista. Mientras la guerra dure, nadie puede mirar como decidida la cuestion del derecho de poseer entre los disidentes; ni, por lo mismo, puede contratar acerca de objetos, que sepa ser capturados ó conquistados, como si ya hubiesen pasado á ser propiedad incontestable del captor ó conquistador. Así: el principio de las 24 horas, es tan absurdo respecto de los muebles, como lo seria aplicado á los inmuebles."

El Sr. Pinheiro, pues, no admite el principio de adquisicion por el ene-

(1) Nota 80. t. 2.

(2) §. 282.

(3) §. 282. b.

(4) Nota 79. ib.

migo, durante la guerra, ni aun de la cosa mueble: opinion que me parece algo exajerada. Verdad es que aquel principio está sujeto, como tantos otros, como el de las prescripciones, por ejemplo, á inconvenientes y objeciones: pero él ha sido adoptado para evitar males mayores. El no se funda únicamente, como parece reputarlo aquel escritor, en la pérdida de la esperanza de recobrarla; sino en la imposibilidad, ó al menos gran dificultad, que hay jeneralmente, de reconocer y distinguir las cosas muebles; en las disputas eternas; en la inseguridad de su dominio, y demas, que seria consiguiente, sin contar con los deterioros y gastos de su conservacion, si, despues de apresadas, la guerra durase años.

Continúa: "Tampoco es admisible el otro principio de adquisicion por el hecho de llevar los efectos á lugar seguro. La naturaleza de estos, el tiempo y lugar de la detencion, en nada influyen acerca de la pérdida de la propiedad por una parte, y de su adquisicion por la otra. Si el tercero comprador, no puede ser convencido *de haber sabido* que los objetos eran capturados, no debe ser despojado de lo que adquirió de buena fé: en caso contrario, él no es para nosotros sino el cómplice de nuestro enemigo, en la espoliacion que hemos sufrido: sabía, al comprarlos, que nos habian pertenecido, y no puede sostener que le pertenecen, sin decidirse, por hechos que nos perjudican, en favor de nuestro enemigo: y el que coopera á sabiendas con éste, á fin de causarnos perjuicio, cesa de ser neutral, y llega á ser nuestro enemigo."

¿Se adquiere ó no por la guerra? ¿Es ó no cierto y fundado el principio de Ciceron: *nec enim est contra naturam spoliare eum quem fas est occidere?*—Por aqui debió empezar el Sr. Pinheiro; pues si el enemigo adquiere alguna vez, claro es que tiene el derecho de enajenar lo que adquiere; y que, por tanto, el neutral comprador, adquiere lejitimamente, sepa ó no sepa que eran objetos capturados. Que esa adquisicion se consiga en 24 horas de poseidos, ó recien cuando se pone la cosa en lugar seguro, ó recien cuando es condenada; todo esto nada tiene que ver con la cuestion del derecho: no respecta al fondo, sino al modo ó requisitos: es reglamentario, variable, y sujeto á objeciones. ¿Ni cual regla que se adopte dejará de estar sujeta á algunas? La que establece el mismò Sr. Pinheiro, lo está. En efecto. Lo que de su teoria debe deducirse, es, que durante la guerra, jamas adquiere el enemigo: y sin embargo, establece tambien la escepcion de que el neutral que le compra los efectos,

los adquiere lejitimamente, cuando lo hace sin saber que eran apresados. Es bien singular que yo no pierda la cosa mueble que me apresó el enemigo de mi pais, aunque haga años que él la llevó y posee en el suyo; pero que la pierda, si un neutral se la compra sin saber que fué mia. Si yo no habia perdido mi derecho ¿porqué me lo hará perder esa ignorancia de un tercero? Ya que el enemigo no adquirió derecho de propiedad, él no puede jamas, en ningun caso, trasmitir á otro lo que no tenia. Ese comprador de cosa ajena, lo será de buena fé, y tendrá accion contra el vendedor: esto es todo: pero esa buena fé no basta para perjudicar y desapropiar al dueño lejitimo. Asi es como la inexactitud legal de la escepcion que inventa el Sr. Pinheiro, convence mas y mas de la inexactitud de su regla, y confirma la exactitud de la contraria—el enemigo adquiere, y dispone durante la guerra. Por otra parte. No es cierto que el neutral que compra, concorra á la espoliacion; pues ésta ha sido anterior, y sin su participacion. Tampoco lo es que, por comprar, perjudique al anterior dueño; pues la posicion de éste no varia ni empeora por ello; y tan privado de su propiedad ha de estar habiendo compra, como no habiéndola. Pero aunque le perjudique, ni esto es lo único atendible cuando se trata de la lejitimidad de un acto, ni puede por ello decirse que compra, como el Sr. Pinheiro lo supone, por perjudicarle: compra porque le conviene, y nada mas. El cooperar un neutral, á sabiendas, con nuestro enemigo, por ánimo de perjudicarnos, es evidentemente una hostilidad: pero no lo es el perjudicarnos usando simplemente de un derecho. Las espresiones *cooperar*, *causar perjuicio*, y otras varias, son tan inmensamente latas, que, si vamos á aplicarlas con ese rigorismo, resultarian condenados aun aquellos actos que la ley universal de los pueblos, ha reputado siempre como completamente lejitimos. Podria entonces decirse: Coopera á sabiendas, y nos perjudica, el que proporciona recursos á nuestro enemigo; y se los proporciona el que comercia con él: luego es ilegal el comercio de los neutrales con los belijerantes—;Donde iriamos á parar!



13.

Toca aquí el autor cuatro puntos, que, aunque relacionados, son distintos unos de otros : Condena, Sentencias, Leyes, Tribunales de presas.

Condena. Que una condena legal sea indispensable para transmitir á un comprador neutral el dominio de la presa, es hoy un principio jeneral. "La propiedad de la presa, dice Bello (1) se trasmite, respecto de los beligerantes, por el mero hecho de la captura completa: pero este título está sujeto á disputa luego que la cosa sale de la posesion del captor, por enajenacion á un neutral, abandono, represa ó recobro: y de aqui la necesidad de señalar los límites del derecho de posliminio. Hoy se exige una posesion mas auténtica que la mera de 24 horas, y que la mera conduccion *infra prasidia*, esto es, una sentencia condenatoria. Ha mucho tiempo que, en Inglaterra, ella se considera necesaria para extinguir el derecho de posliminio. . . . Este termina con el estado de guerra; y la amnistia jeneral de la paz, lejitíma el título de captura, por vicioso que sea. Asi: si despues de trasferida la presa á un neutral, se hace la paz, la trasferencia confiere propiedad, aunque la presa no hubiese sido condenada en forma. . . . La enajenacion de la presa, hecha antes de la condena, se válida, y confiere propiedad por la condena subsiguiente."

A pesar de aquel principio jeneral, en los tribunales comunes de Inglaterra, está recibido que no se necesita esperar á ver si hay condenacion, para tener recurso contra el asegurador. Asi lo decidió el *Nisi-Prius* (2), fundándose en que el simple hecho de la captura, ya produce perjuicio.

Sentencias.—Entre tanto: de ser necesaria una condena, respecto del comprador neutro, parece deducirse que son obligatorias para las naciones

(1) Pág. 185 y 186.

(2) Tom. 2. páj. 944.

extrañas las sentencias que un beligerante pronuncie en los juicios de apresamientos (*). si así no fuese, para nada serviría esa condena.

Bello dice (1) que, en Estados Unidos, esas sentencias obligan; y que, aunque sean injustas, confieren dominio; bien que el perjudicado puede hacer que su gobierno reclame: que es el concepto que Grocio había anticipado. Pero Bello advierte después (2), citando á Wheaton, que la sentencia condenatoria, no perjudica á la jurisdicción del neutral que guarda la presa, y el cual puede, no obstante ella, devolverla á su dueño, cuando el captor ha quebrantado la neutralidad.

En Inglaterra, los juzgados civiles, han tenido que decidir frecuentemente cuestiones ligadas con esta materia; y el Nisi-Prius detalla varios casos (3).

Leyes.—Pero todo juicio, toda sentencia, presupone la existencia de leyes: punto que ha sido ofrecer serias dificultades.

Las leyes del país, dice Kluber (4), nada tienen que ver en estos juicios, á no ser en lo relativo al pago de costas: Solo rijen, pues, los tratados, y en su defecto, los principios del derecho de gentes universal. Pero Martens observa (5) que el gobierno extranjero suele no respetar la sentencia, cuando está basada en principios que él no reconoce: y esto es lo sucedido, no ha mucho, entre nosotros, con motivo de un apresamiento hecho en la Colonia, en 1844, de harinas pertenecientes á un inglés, y tomadas en un buque argentino, que fueron declaradas buena presa en Montevideo: pues el gobierno británico no reconoce la doctrina, seguida por éste país, como también por la República Argentina, que hace confiscable la propiedad neutral bajo bandera enemiga.

(*) Sobre el valor y demas que tengan para las naciones extrañas, las sentencias dadas, no en juicios de presas, sino en los demas civiles, y los actos jurisdiccionales en jeneral, hablan: Grocio, lib. 3. c. 2. §. 5: Vatel, lib. 2. c. 7. §. 84 y 85; y Bello, pàj. 61 á 64—Sobre la desobligacion del gobierno extraño de hacerlas ejecutar en su territorio, Martens, §. 94 y 95—Sobre la validez, efectos, interpretacion &c, que tengan en Francia los actos, leyes y sentencias extranjeras, Pardessus, en el curso citado, §§. 1475 á 1500.

(1) Pàj. 176.

(2) Pàj. 208.

(3) Tom. 2. pàj. 1002 á 1004.

(4) §. 295.

(5) §. 97.

En España, el órden de estos juicios y demas, está reglado por la Ordenanza de 20 de Junio de 1801, que vino despues á ser la ley 4. tit. 8. Lib. 6.º de la Novísima Recopilacion, y que contiene, ademas, muchas disposiciones ó declaraciones sobre varios puntos del derecho marítimo de aquella nacion. En Francia, aunque lo fué por la ley de 14 Febrero 1793, con todo, debe verse la obra del Sr. Laget de Podio (1) que recopiló todas las disposiciones relativus á ciertos procedimientos judiciales, y ademas á los extrajudiciales, anteriores y posteriores al juicio, en Europa y en las colonias.—En Inglaterra, todos los procederes y trámites, están reglados hasta en sus últimos pormenores. Para instruirse detalladamente no solo de los principios que allí rijen en materia de apresamientos, sino tambien de la tramitacion, recursos, &c., que competen en estos juicios, y de los pasos y dilijencias que deben hacer tanto el apresado como el apresador, es necesario leer en el mencionado Apéndice al Chitty la *Instrucion*, que, á peticion del Ministro americano en Londres, redactaron los señores Scott y Nicholl; y en la que se trascribe una parte del informe que en 1753 trabajó la comision inglesa en la cuestion anglo-prusiana, de que he hablado en la nota 9.

Tribunales.—¿Y cual tribunal es el que debe aplicar aquellas leyes y pronunciar la condena ó absolucion? No siempre ha sido uniforme la opinion á este respecto.—“La libertad del Oceano, dice Kluber (2), hace que los belijerantes no puedan ejercer en él jurisdiccion alguna sobre buques neutrales. De consiguiente: por derecho natural de jentes. ningun tribunal es competente en las causas de presas, cuando la detencion se ha hecho en plena mar. En otro tiempo, los tratados atribuian frecuentemente esta competencia á los tribunales de almirantazgo del Estado neutral (esto es, del apresado). Pero el uso moderno reconoce mas jeneralmente la jurisdiccion del Estado belijerante (esto es, del apresador), sea porque ella se funde, en cierto modo, en la captura, sea sentando en principio que el apresado, como demandante, debe perseguir al demandado ante los tribunales de éste. Ninguno de estos motivos tiene aplicacion cuando, como se hace en casos de necesidad, la presa es conducida á puertos de una tercera potencia: entónces la jurisdiccion del Estado belijerante, es disputada aun por ésta.”

(1) *De la Jurisdiction des Consuls de France a l'étranger*: sec. 1 á 3 cap. 2. tit. 5: cap. 3 á 6: y sec. 1.º cap. 7.

(2) §. 296.

Bello dice (1) "Armar buques en guerra, aumentar sus fuerzas, preparar expediciones hostiles &c., son actos ilejítimos en territorio neutral; y las capturas subsiguientes á ellos, son viciosas en el foro del neutral ofendido, quien, si la presa es llevada á sus puertos, puede devolverla á sus dueños.... Hoy se miran jeneralmente como ilejítimos los juzgamientos de presas en pais neutral.... Los beljerantes no pueden establecer en pais neutral tribunales de presas, á no poderlo hacer por tratados, los cuales indican parcialidad, si no se otorga igual favor á la otra parte.... Segun la práctica de E. U. y las declaraciones de su Corte Suprema, es competente la jurisdiccion del neutral, cuando el corsario lleva su presa á puerto de potencia amiga, cuya neutralidad violó".... Sobre este punto y otros que le son relativos, merece leerse el Bello,

Cuando la cuestion no se versa sobre la carga, sinó sobre si el buque detenido es neutral ó no, el juicio no toca esclusivamente, por derecho de jentes universal, ni á los tribunales de la nacion captora, ni á los del neutral detenido, sinó á un tribunal misto. Tal es la doctrina de Martens (2) que Pinheiro niega (3), fundándose en que tal juicio es intentado por el detenido contra el captor, esto es, por un extranjero contra un nacional; y de consiguiente, debe seguirse ante los tribunales de éste, y no ante tribunales mistos. Es, por lo mismo, de estrañarse que el Sr. Pinheiro sostenga en otra parte (4), que es injusto que hoy se exija la prueba al detenido, debiendo ser al detentor, que es el agresor, dice: Mas ya que el actor contra ese agresor nacional, es el detenido extranjero, á él debe competir la prueba, segun la regla jeneral de derecho.

Hoy está universalmente recibido que estos juicios corresponden, esclusivamente, á los tribunales del captor.—La doctrina contraria de la Prusia, en su polémica con la Gran Bretaña, no ha sido aceptada por las naciones.

Mas esos tribunales no deben ser los civiles ordinarios, sino otros especiales. Por eso es que en Inglaterra, las apelaciones del almirantazgo, en su carácter de tribunal de presas, van solamente al Consejo Privado. En Francia, donde se habia quebrantado esta regla, atribuyendo esos juicios á los

(1) Pág. 203 á 207.

(2) §§. 317 y 322.

(3) Nota 89, tom. 2.º

(4) Nota 93. ib.

juzgados de comercio, se estableció por la ley de 6 Jerminal año 8, el Consejo de Presas, que aun subsiste; y por la de 27 Ventoso del mismo, se proveyò relativamente á los juicios que se lleven á pais neutro ó aliado, ó á las colonias de ellos. En Dinamarca, se declaró competir estos juicios á la Corte Suprema del Almirantazgo, segun su Reqlamerto de Corso de 28 de Marzo 1810. En España, competen á los Comandantes militares de Marina, segun la citada Ordenanza de 20 de Junio 1801; aunque despues, en 1821, las Cortes crearon una Junta de Almirantazgo, que fué restablecida en 1836 por un Decreto (1).

14.

Omnes qui ab inimicis vel prædonibus marinis, antequam ab eisdem in eorumdem districtu fuerint discaricatae, eas abstulerint, tertiam partem pro præmio, liberam facultatem habeant retinendi: reliquum vero illis quorum fuerint, vel eorum hæredibus reddere teneantur. Esto se halla establecido en la Rúbrica 15 de un Estatuto de Pisa de 1160; y el Sr. Pardessus que lo ha dado á luz en su Colecion citada (2), observa que esta disposicion es uno de los mas antiguos, ó quizás el mas antiguo monumento de la lejislacion, relativamente á esta materia.

El mismo autor, en otra de sus obras (3), tratando las complicadas cuestiones sobre seguros, dice: Que un buque puede ser represado 1.º por su equipaje: 2.º Por un corsario nacional, y dentro de las 24 horas del apresamiento; en cuyo caso, lo recobra el dueño, pagando el tercio de su valor, ademas de los costos de la represa y restitution: 3.º Por buque de

(1) Se halla en la páj. 207 tom. 2.º de la "Recopilacion de las leyes y rcales disposiciones &c. de los años 1833 à 1841", formada por los señores Ferrater y Ferigle, y publicada en Barcelona.

(2) Tom. 4. páj. 583.

(3) Cours cit. §. 838.

guerra nacional y dentro del mismo plazo; en cuyo caso, lo recobra pagando el 30.º, y si es despues, el 10.º

No obstante lo que dice el Sr. Pardessus, yo encuentro que el Consejo de Presas de Paris, en un caso (1) de buque rescatado por su tripulacion, con ayuda de otros, decidió que la designacion del premio tocaba al gobierno.

Respecto de España, la citada ley 4, tit. 8. lib. 6. de la Novísima Recopilacion, establece que, retomado un buque por otro de guerra nacional, este nada percibe; mas siéndolo por corsario particular, antes de las 24 horas del apresamiento, este percibe la mitad: y que si el buque representado es de aliados, el de guerra nacional, percibe el 8.º de su valor, y los corsarios particulares el 6.º; con tal de que la nacion á que pertenezca ese buque, guarde la misma conducta respecto de la España.

En Inglaterra todo esto fué estensamente reglado en el estatuto del 43. J. 3.º c. 160. §. 39 (2).

15.

Como se vé, acerca de la cuestion de si la bandera enemiga condena á la carga neutral, se pronuncia el autor por la negativa; y aunque es mas adelante (en el §. 8.º) que toca la otra de si la bandera neutral salva á la carga enemiga, acerca de la cual, siguiendo en todo la doctrina inglesa, se pronuncia tambien por la negativa, con todo, conviene tratar ambos puntos en una misma nota, á causa de su mútua conexion.

Antes de emitir las observaciones que ambas cuestiones sujieren, bueno es presentar un compendio de su parte histórica.

1.º *La bandera enemiga ¿condena la carga neutral?*

El Consulado, en el cap. 275 del tít. 12 (de la edicion de Capma-

(1) Diction. des arrêts mod. tom. 1.º pág. 450.

(2) Nisi-Prius tom. 2. pág. 496.

ny, que es el 231 de la de Pardessus) establece, ó mas bien, dá por su-
puesta la negativa, desde que hace confiscable al buque solamente.

Esta doctrina del Consulado es laudable: pero yo creo que, aun antes
de él, el respeto á la propiedad neutral, era un axioma, al menos en los
pueblos del Mediterráneo, que eran entónces de los mas navegantes y mercan-
tiles. Allí era frecuente exigir á los armadores de corsarios una fianza
de no ofender á las personas ni bienes neutrales.—*Item. Armatores dictarum
navium et lignorum quorumcumque armandorum de licentia curiæ, ad piraticam
exercendam, debent solvere pro jure cancellariæ, ratione fidejussoriæ cautionis re-
cipiendæ ab eisdem armatoribus, de non offendendo fideles, amicos et treugatos
rejos, atque nostros, in personis, rebus, vassellis et mercibus eorum.* Así dijo
el art. 3. de una Ordenanza de Sicilia de 1399; y lo mismo habian dispuesto
ántes el *Constitutum Usus* de Pisa, de 1160, rúbrica 24; el Estatuto de Jé-
nova de 1316; y la Pragmática de Aragón, de 1282 (*).

A la negativa, pues; á esta regla comun que sancionaba la inmunidad
de los efectos neutrales en buque enemigo, se ajustaron los tratados y las
sentencias de los tribunales de presas, hasta el siglo 17 en que, segun
Martens (1) empezó á establecerse la afirmativa, en contraposicion al otro
principio de que la bandera neutral no salva la carga enemiga.

Pero Martens se equivoca. Aun antes del siglo 17, la afirmativa se
estableció en Francia por el art. 69 del Edicto de 1584. Despues, en el
siglo 17, esto fué repetido por el art. 7.º de la Ordenanza de 1681, que
condena no solo la carga neutral hallada en buque enemigo, sino aun la
nacional: pero esto se modificó, en favor de los neutros, por el Reglâmen-
to de 26 Julio 1778 (que en su art. 15 deja subsistente dicha Ordenanza
en lo que él no la derogue), y el cual fué restablecido por el *Arrêté* de
26 Frimario año 8 (20 Diciembre 1799), y mantenido por el 2 Prairial año
11 (22 Mayo 1803). En el art. 53 de éste, se declara que solo es buena
presa, aquel buque y carga, „cuya neutralidad no se justifique: lo que era
decir que si se justifica que la carga es neutral, se salvará. Pero poste-
riormente, en 1812, en un informe del ministerio al Senado, la Francia es-

(*) El Sr. Capmany ha dado en su *Apéndice* citado, pág. 56, dos párrafos solamente de
esta Pragmática, y no los relativos á la fianza. Estos los dá el Sr. Pardessus en su *Colec.*
tom. 5.º pág. 349, aunque con la fecha de 1288.

(1) §§. 316, not. b. y 323.

puso que su doctrina era atenerse al tratado de Utrech, que condena á la propiedad neutra bajo bandera enemiga.

Tambien la condena el citado Reglamento de Dinamarca de 1810. Esta nacion, con motivo del bloqueo que hoy ha puesto á los puertos prusos y á otros alemanes, ha dictado, en 1.º de Mayo del año presente, un Reglamento en que se notan principios bastante liberales; entre otros, el que veda, hasta nueva órden, la guerra de corso particular; pues dice que los apresamientos solo pueden hacerse por los buques de guerra de S. M.— En ese Reglamento, se consigna, aunque algo modificado, el mismo principio que en el de 1810; pues en la prevencion 1.ª del §. 6.º art. 2.º, se establece que el buque enemigo confisca y condena la carga neutral que lleve, cuando esta haya sido cargada en él despues de saberse en el puerto de su embarque la declaracion del bloqueo.

La Ordenanza de España de 1801, condena hasta la nacional.—Esta Ordenanza, en este y en otros puntos, es una copia de la francesa de 1681 (*).

En el dia no la condena en Estados Unidos.

Esto es por lo que respecta á los principios que cada pais profesa.

Mas las naciones pueden no solo adoptar tal ó cual principio, sino ademas sostenerlo en pactos especiales. Esto es lo que muchas han hecho. El principio condenatorio de efectos neutrales en buque enemigo, se consignó, entre otros, en los siguientes tratados.—Entre Inglaterra y Francia, en el de Utrech, de 1713, art. 27, y en el de 1736, art. 29: entre los Países Bajos y Estados Unidos, de 1782, artículo 12: entre Suecia y Estados Unidos, 1783: entre Francia y Estados Unidos 1778 y 1800: Hamburgo y Francia, 1769: Jénova y Dinamarca, 1756: Portugal y Rusia, 1798: Brasil

(*) Es curioso notar que Buenos Ayres copió, á su vez, con las modificaciones consiguientes, esa Ordenanza de 1801, en su Reglamento de Corso de 1817; y el Estado Oriental copió ese Reglamento de Buenos Ayres, en el suyo de 1841; el cual ha sido, en efecto, aplicado en los casos ocurridos; como lo fué el de Buenos Ayres, cuando las guerras con España y el Brasil. De este modo, ha venido á cumplirse, tan luego en el Rio de la Plata, una Ordenanza dictada para Francia en el siglo 17. Entre tanto: la ley de Montevideo, de 1844, que quiso derogar el Reglamento de 1841, por ser tomado de Buenos Ayres, ordenó que en adelante solo rijieran: 1.º Las disposiciones pátrias que se dictasen: y 2.º Las Ordenanzas de España de 1801, 1793 y 1802, por el órden en que van nombradas. Mas como no hay ni ha habido disposicion alguna pátria en esta materia, lo que hoy rije, viene á ser la de 1802.—No se reparó, probablemente, que esto era, en sustancia, derogar para restablecer; y era mandar guardar las mismas disposiciones que se derogaban.

y Estados Unidos, 1829: Estados Unidos y Colombia antigua, 1824; y Centro América, 1826; y Méjico, 1831; y Chile, 1832, &c. (*)

2.º.—*La bandera neutral ¿salva la carga enemiga?*

El Consulado estableció, en el mismo lugar citado, la negativa; y le imitó el estatuto de Génova de 1441. En Francia las disposiciones han sido contradictorias.—La carga enemiga en buque neutro (se entiende no consistiendo ella en contrabando de guerra, ó no dirigiéndose á puerto bloqueado), se salva por la Declaracion de 1658; por el Reglamento de 1744, en cierto caso; por el Reglamento de 1778, última jurisprudencia, dice Reyneval (1), que gobierna en este asunto, y que, despues de la continuada variacion de principios durante la revolucion, fué adoptada sin modificacion alguna por el gobierno de 1799; por la Ley de 29 Nivoso año 6; por el Arrêté de 29 Primario año 8; y por la ley de 22 Mayo 1803.—No se salva por el Reglamento de 1704; por el citado de 1744, en los mas de los casos; y por la ley de Mayo 9 (ratificada por la de Julio 27) de 1793: bien que esta solo debia rejir “hasta que las potencias enemigas hayan declarado libres, y no aprendibles, las mercaderias pertenecientes al gobierno, ó á ciudadanos franceses, y cargadas en buques neutrales, aunque ellas sean destinadas á puertos de la república.”—Aunque se declaró á los Estados Unidos exentos de esta ley de 9 de Mayo, se les declaró despues sujetos á ella, á causa de que en el tratado que al año siguiente celebraron con Inglaterra, se habia establecido ser confiscable la propiedad enemiga bajo bandera neutral.

No la salva en Estados Unidos, segun Bello (2); ni en España, segun el Reglamento de 1780.—No la salvaba en Dinamarca, segun el de 1810; pero hoy la salva, segun el reciente de 1.º de Mayo 1848: art. 2. §. 6, prev. 7.ª

Pasando ahora á los pactos especiales relativos á este punto; al celebrar tratados de comercio, jeneralmente se preve el caso de que una de las partes contratantes llegue á estar en guerra con una tercera potencia, permaneciendo la otra neutral. Para tal evento es que se acuerda entónces

(*) Casi todos estos y otros tratados que omito, y los demas que citaré, se hallan en la gran Colecion de tratados de alianza, paz, comercio, &c &c de G. F. Martens, continuada por C. Martens, despues por Saalfeld, y últimamente por Murhard, hasta 1839: en 24 volum.

(1) Lib. 3. not. 28.

(2) Pág. 116.

si el pabellon de la neutral, ha de cubrir ó no la carga perteneciente al enemigo de la otra. Rarísima vez se niega esa inmunidad (*). Por el contrario: casi siempre se pacta que la bandera neutra salvará los bienes de enemigos. Así quedó consignado, entre otros, en los siguientes tratados, con la acostumbrada escepcion concerniente á conduccion de contrabando de guerra, de militares al servicio del enemigo &c. &c.: á saber—Entre Inglaterra y las ciudades marítimas de España, en 1351: Países-Bajos y Estados-Unidos, en 1782: Suecia y Estados-Unidos, 1783: Francia y Estados-Unidos, 1778 y 1800: Francia y Países-Bajos, 1785: Inglaterra y Francia, 1736: Dinamarca y Génova, 1756: España y Estados-Unidos, 1795: Rusia y Portugal, 1798: Suecia y Dinamarca, 1818: Prusia y Estados Unidos, 1785 &c. &c.

En algunos de los tratados hasta aquí citados, y muy particularmente en todos los celebrados por los Estados-Unidos con los nuevos Estados de América, se conviene en que el principio que salva á la carga, solo rejirá cuando el enemigo lo profese tambien: lo cual es natural, como lo observa Bello, para no dar así á éste una ventaja.—Otras veces, los gobiernos declaran, sin necesidad de tratados, que procederán como proceda su enemigo. Así lo hizo la Francia en el *Arrêté* de 2 Frimario año 5 (22 Noviembre 1796), y la España en la Ordenanza de 1801, art. 25.

OBSERVACIONES.

La frecuente variedad y contradiccion de estas diversas sanciones, es lo primero que se presenta al espíritu. A veces una nacion no ha hecho profesion alguna de principios; pero los establece en un tratado particular. A veces reconoce en este los dos principios, ó uno solo, y calla sobre el otro. A veces adopta en uno tal ó cual principio; y al mismo tiempo, celebra con otra nacion otro tratado en que adopta el contrario. Los Estados-Unidos adoptaron en el con la Inglaterra de 1794 el principio de que la bandera neutral no salva la carga enemiga; y adoptaron el contrario en el con España de 1795.

A vista de este cúmulo de disposiciones y reglas, que forman un verdadero cahos, lo estraño no es que se susciten frecuentes dudas y polémicas

(*) Tal vez el caso mas notable de ello, fué el mencionado tratado entre Inglaterra y E. U., de 1794. Lo mismo trataron despues en otro de 31 Diciembre 1806: pero éste no fué ratificado.

entre las naciones, sino que cada una de ellas invoque siempre, en sosten de sus ideas, al derecho de jentes: frase que, á fuerza de repetirse, casi ha caído en descrédito, por haberse convertido en una arma de dos filos. Si por derecho de jentes se ha de entender el primario, esto es, la estricta aplicación de los dictados de la razón natural á la conducta de las naciones, yo creo que no puede decirse, con propiedad, que ninguno de los dos principios nazca de él; y que es necesario relegar á ambos al código movable del derecho de jentes convencional. El primario solo dicta ó aconseja aquello que, siempre y en todo caso, es esencialmente justo y útil: y si cualquiera de ambos principios invistiese ese carácter, no sería tan frecuente el abrazar el que le es contrario. ¿Cual es la nación que pueda hoy invocar á uno de ellos como sancion originaria del verdadero derecho de jentes, sin verse desmentida por los fastos diplomáticos de todas las demas, y por los suyos propios tambien?

Esto me parece mas evidente si se examina la bondad absoluta de ambos principios; pues yo creo que, absolutamente considerados, tan injusto resulta el uno como el otro, si es que se han de respetar á la vez otros principios, que ha establecido y proclamado el asenso comun de las naciones.

Si se examina su bondad relativa, difícil es pronunciarse con acierto. Diré, no obstante, mi sentir.

El buque enemigo, dicen los unos, hace confiscable la carga de neutros que lleve. A primera vista, parece que esta pretension es mas injusta que la de ser confiscable la carga enemiga en buque neutro: pero yo creo que no lo es mas ni menos, si, lo repito, hemos de guardar consecuencia con otros principios igualmente reconocidos. No solo el buque público ó de guerra, sino tambien el particular ó mercante, se reputa ser, en aguas libres, parte del territorio de su bandera: principio reconocido por los publicistas (1), y que parece acoger tambien nuestro autor, cuando dice en el §. 21, cap. 2.º que el buque que navega, inviste la nacionalidad de su pabellon. Mas no cabe duda en que si fuese permitido á un beligerante entrar en tierras de neutrales, y hallase en ellas efectos de enemigos, debería respetarlos, por la sencilla razón de que no puede ejercer en pais neutro los derechos de la guerra. Si, pues, se ha de observar aquel principio, resulta que la doctrina

(1) Klüber: §. 299. Bello: pag. 36 y 209.

que confisca efectos enemigos, hallados en buque neutral, que no es sino un pedazo de territorio neutral, es evidentemente injusta: tan injusta como la otra que confisca á los efectos neutrales, hallados en buque enemigo. El belijerante que se apodere á viva fuerza de una ciudad enemiga, no podrá confiscar los bienes de neutrales que en él encuentre: ¿por qué lo podrá respecto de los que encuentra en el buque enemigo de que se apodera? “El carácter de las cosas muebles, dice Vatel (1), lo fija el del dueño, y no el del lugar en que se hallen”... “No imprime, dice Pinheiro (2), carácter hostil á la propiedad neutral, el lugar en que sea hallada”... “La bandera, dice Reyneval (3), no desnaturaliza la propiedad”... Suele alegarse, en pro de la doctrina espoliadora, además de la razón jeneral de que hay derecho para impedir la navegacion enemiga, la de que el neutral que embarca sus efectos en buque enemigo, quiere esponerse á los riesgos á que esa clase de territorio está espuesto. Pero esto, bien considerado, es un sofisma, ó un pretesto; pues, como observa Reyneval, ya que el neutral puede comerciar con el enemigo, con mayor razón ha de poder servirse de sus buques. Esto urje mas en circunstancias especiales. Recordaré una por via de ejémplo. Cuando se habla del derecho de capturar, se entiende siempre que él se ha de ejercer en alta mar; y aunque ello pueda aplicarse al Rio de la Plata, ya que por derecho de jentes, se equiparen, bajo todos aspectos, los grandes rios á los altos mares; sin embargo, me parece que no es justificable la captura, cuando el neutral haya cargado sus mercaderias en embarcacion enemiga, no por eleccion, sino por no haber otras; y mucho mas todavia, cuando lo haya hecho en cumplimiento de las leyes del pais en que reside. Este ha sido el caso en la guerra presente. Se han apresado propiedades de neutrales, que, bajo bandera Argentina, se dirijian de Buenos Aires á puntos del Uruguay y Paraná, y han sido declaradas buena presa en Montevideo. Los tribunales han procedido respectivamente bien: es la ley del pais: no hablo de ellos, sino de la ley misma, que no distinguió los casos. En Buenos Aires es vedada la navegacion de esos rios bajo bandera que no sea la Argentina. ¿Qué otro partido quedaba, pues, á esos neutrales?

El buque neutral, dicen los otros, y á su frente la Inglaterra, no salva

(1) Lib. 3, cap. 5, §. 75.

(2) Not. 93 tom. 2.

(3) Lib. 3, c. 15, §. 4.

á la carga de enemigos que lleve.—Ya hemos visto que esto se opone al principio de la inviolabilidad del territorio neutral. Solo añadiré que esta doctrina de Vatel (1) parece opuesta á lo que dice el mismo autor en otra parte (2); esto es, que aunque las cosas pertenecientes á enemigos, lo son tales en cualquier lugar que se hallen, no por eso hay derecho para tratarlas como tales en cualquier lugar. Nuestro autor sienta como inconcuso (en el §. 8.º) que la inmunidad de que goza un territorio neutral, no se estiende al buque neutral. ¿Pero por qué? Esto debió decirnos. Mas no lo hace; pues la razon que dá, consiste en un círculo vicioso. Dice que la propiedad enemiga, se aprende bajo bandera neutra. Esto es justificar un hecho con el hecho mismo.

Quiere decir todo esto que, como espuse antes, tan radicalmente injusto y opuesto á principios recibidos, es confiscar los efectos neutrales bajo pabellon enemigo, como el confiscar los enemigos bajo pabellon neutral. Dígase mas bien que el interes particular de las naciones marítimas, las aconseja el no procurar acordar, como principio de ley común, la abolicion de la ruinosa guerra de corso, sea por buques públicos, ó sea por armadores particulares; y que, puestas en el caso de continuarla, tienen forzosamente que optar entre aquellas doctrinas, y á veces aceptarlas todas á un tiempo: pero no se intente persuadir que ninguna de ellas sea arreglada á las estrictas prescripciones de la justicia natural.

Por lo demas: se concibe bien que una potencia marítima, bastante fuerte para no necesitar en tiempo de guerra de la proteccion del pabellon neutral, no admita la inmunidad de la carga enemiga que éste cubra, y halle mas ventajoso el confiscarla, aunque sea corriendo el riesgo, de que una ú otra vez le confisquen la suya. Mas las reglas comunes del derecho internacional, no deben deducirse de casos escepcionales, ni del interes individual de una ú otra nacion: al contrario: si hay conflicto de intereses, la recta razon aconseja preferir aquella regla que proteja 1.º al interes del mayor número; y 2.º al mas débil contra el mas fuerte. Como ni todas, ni las mas de las naciones, son potencias marítimas, y como no todas las que lo sean, son por eso poderosas y fuertes sobre los mares, síguese que la regla mas conforme con el derecho primario de jentes, es la que proclama esa inmunidad,

(1) Lib. 3, c. 7, §. 115.

(2) Id. c. 5, §. 75.

puesto que favorece al mayor número. Prescindiendo de escepciones, por otra parte muy escasas, puede asegurarse que, el desconocerla, perjudica á ambos belijerantes, dificultando mas su comercio; y perjudica á los neutros, privándoles de los beneficios del tráfico de trasporte. Por la inversa: el reconocerla, beneficia à los neutros, y beneficia á los belijerantes, sin perjudicar al uno mas que al otro; pues si uno de ellos vé así á su adversario continuar su comercio, eso está compensado con que él, á su vez, hace ó puede hacer lo mismo. Ello es que solo siendo todo esto una verdad, teórica y práctica, podrá esplicarse el hecho de ser mui contados los tratados en que se haya negado la libertad del cargamento enemigo bajo bandera amiga, al paso que son innumerables, casi todos los de comercio, los que la han consagrado.

Concluiré esta nota con una observacion de otro jenéro.

Los Estados Unidos, en todos los tratados de comercio, que han celebrado con los Estados de este continente—tratados tan uniformes hasta en lo literal, que, leído uno, lo quedan todos—al mismo tiempo que han consignado aquellas disposiciones que hoy son casi usuales, esto es, la franquicia del comercio (no siendo de cabotaje), la exencion de embargos, lo relativo á bloqueo, á contrabando de guerra, á visita &c. &c., han cuidado de consignar tambien los dos mencionados principios—“carga neutral en buque enemigo, confiscable; y carga enemiga en buque neutral, inmune.” principios que pueden reducirse á uno solo—“la bandera condena y salva la carga.”—Por el contrario: la Gran Bretaña que, en las mismas épocas, celebró los suyos con algunos de esos mismos Estados, esto es, con la República Argentina, que fué el primero, con la antigua Colombia, con Méjico, con el Brasil, y ultimamente con el Estado Oriental, aunque pactó disposiciones análogas en lo demas, ha guardado total silencio acerca de esos dos principios. ¿Será que haya querido reservarse la libertad de aplicar, llegado el caso, el que le acomode, y de reclamar contra la aplicacion del que no la convenga?



16.

Creo que el proceder de los corsarios franceses, de que se habla en este fallo, no puede mirarse como efecto de doctrina que la Francia profesase. Al contrario: parece que allí esos proceder es eran reputados abusivos. Al menos, el Sr. Laget de Podio, trae una decision (1) del Consejo de Presas de Paris, de 27 Termidor año 8, estableciendo: Que si un corsario que se halla en puerto neutral, hace una salida, de cuyas resultas haga una captura, es indispensable, para que ésta sea válida, que ella tenga lugar á distancia de media legua, al menos, de dicho puerto.

Por lo demas: la doctrina desenvuelta en ese fallo, es perfectamente exacta: y ademas de su bondad intrínseca, ella es favorable particularmente á los Estados débiles. Sea cual sea la regla que se adopte para fijar la estension del territorio marítimo de una nacion, una vez fijado y reconocido, él debe ser tan respetado, en todo sentido, por los belijerantes, y por toda fuerza extranjera, aunque sea de amigos, como sus calles y sus plazas.

No me parece que esté derogada, de derecho, la regla que inhiere á todo buque de guerra extranjero, el entrar y estacionarse en nuestros puertos: ellos son territorio nuestro. En los tratados se designaba el número de ellos que podian hacerlo á la vez: número que ha variado de 1 á 6, segun Kluber (2), y de 1 á 8, segun Martens (3).

Con mayor razon, pues, se inhiere el ejercer en el territorio marítimo neutral, no solo hostilidades directas, sino todo acto que tienda á facilitar una ulterior, ó á dar ventaja ó preponderancia á un belijerante respecto de otro. De aqui ha nacido que en las leyes de algunos países, se ha vedado al buque de guerra, anclado en puerto neutral, el levar, al acercarse otro, enemigo suyo; y si hay en el puerto buques de ambos belije-

(1) De la Jurisdiction &c: tit. 5. c. 7. sec. 1. ^o §. 10.

(2) §. 136 y not. e.

(3) §. 85 y not. a.

rantes, el partir los unos, hasta cierto plazo despues de los otros; jeneralmente 24 horas. Asi lo estableció el Reglamento de Toscana, de 1.º Agosto 1778, art. 2.º; el de Venecia de 9 Setiembre 1779, art. 11 y 12; y el de Jénova, de 1.º Julio id. &c.

Pero, como observa Grocio (1), el no poderse dañar á las personas y propiedades enemigas en territorio neutral, no es por privilegio inherente á ellas, sino por respeto á la soberania del pais neutral: y con razon dice Bello (2) que la presa hecha en agua neutral, es legal respecto del apresado, aunque no respecto del neutral; al cual únicamente toca el cuestionar sobre la legitimidad de una captura, hecha con violacion de su territorio; y al gobierno del capturado, solo toca reclamar contra el neutral, si se somete, y tratarle entonces de igual modo.

En el año 1800, ocurrió á este respecto, un suceso singular. Estando España en guerra con la G. B., tres buques de guerra ingleses, que se hallaban ante Barcelona, se apoderaron, á pretesto de registrar sus papeles, de una galeota mercante sueca y neutral, y violentando al capitán y tripulacion, pusieron á su bordo fuerza inglesa, y entraron de noche al puerto, donde facilmente sorprendieron y tomaron dos fragatas mercantes españolas, valiosamente cargadas. El gobierno español, alzó el grito, con mucha razon, contra este abuso de un pabellon neutral, que un enemigo hacía á la fuerza y con perfidia; manifestó el mal universal que traeria el servirse así un belijerante de los buques neutros para infestar las radas de su adversario; y se dirijió al gobierno de Suecia para que exijiese del británico, juntamente con una reparacion por el insulto hecho al pabellon sueco, el castigo de los culpables, y la restitucion de las fragatas; protestando que si esto no se obtenia antes de concluirse el año, tomaria en sus puertos medidas de precaucion contra los buques suecos, como sospechosos. El gobierno sueco convino en la justicia del reclamo, y prometió obrar cuando y como lo creyese conveniente. El español, á quien apoyó el de Prusia cerca del sueco, se quejó de la tibieza de éste, é insistió en que reclamase como debia, y volvió á hacer igual protesta....

Este negocio (*) no tuvo ulterioridad alguna. El Sr. Schoell, citado

(1) Lib. 3. c. 4. §. 8. n. 2.

(2) Pág. 172 y 203.

(*) Las notas canjeadas con tal motivo entre los tres gobiernos, se hallan en el *Manuel Diplomático* de Martens (trad. de Sicilia) tom. 2. páj. 316 á 325; y en el citado *Guide Diplomatique*, tom. 2. páj. 290 á 295.

por el Sr. Martinez de la Rosa (1), atribuye esa flojedad del Gobierno sueco á la imprudencia del ministerio español de acompañar su justa demanda con aquella innecesaria amenaza,

17.

En España, segun el Reglamento de 1780, y segun la Ordenanza de 1801, se paga este flete, cuando el capitán neutral detenido, declara francamente que son de enemigos los efectos que lleva. En Francia, la ley de 9 de Mayo de 1793, mandó abonar no solo el flete, sino una indemnizacion por la detencion.—Cuando los efectos son asegurados, el flete es, en Inglaterra, á cargo de los captores, segun una decision del Nisi-Prius (2). Mas ese flete debe proporcionarse, segun Bello (3) á la parte de carga que se condene, y no ha de ser el alto que se haya pactado; pues ademas de que en ello puede haber simulacion dolosa, no se paga el lucro.

18.

Parece jeneralmente cierto y fundado cuanto dice nuestro autor relativamente á la importante materia de los contrabandos de guerra; la cual presenta varios puntos que considerar.

Desde luego, el principio de ser contrabando las armas y artículos de

(1) En su obra *Espíritu del Siglo*, tom. 4. páj. 237 y 38.

(2) Tom. 2. páj. 298.

(3) Páj. 211.

guerra, es universal y antiguo; y posteriormente, el ser buena presa cuanto se lleve al enemigo (sin distincion de cosas ni de buques) fué establecido en España por la ley 31, tít. 26, Part. 2ª.—Cuanto al principio, en jeneral, no hay pues dificultad. Esta estriba solamente en entenderse acerca de lo que deba llamarse artículos, municiones ó efectos de guerra: y á este respecto, no hay ni puede haber mas reglas que las decisiones ó reglamentos de cada nacion, y lo que cada una convenga con las demas en sus tratados. Esto es lo que se hace comunmente, formando catálogos mas ó menos estensos de tales artículos (*). En lo concerniente á provisiones de boca, siempre ha habido gran incertidumbre, como es natural; y son de verse en Bello (1) las doctrinas que en este punto profesan Francia, Inglaterra y Estados Unidos. A pesar de todo, siempre ocurren dudas ó cuestiones: pero ellas no me ocuparán; porque mas bien que cuestiones de derecho ó de principios, lo son solamente de circunstancias y de buen sentido—Pasemos á las demas.

¿Qué se hace con el contrabando capturado? Kluber dice (2) que faltando tratados, y á no concurrir alguna circunstancia particular, el captor no debe apropiárselo sino pagándolo; ó bien debe soltarlo con fianza de no volver, y de no continuar en ese tráfico. Esto parece derivarse del derecho que, en jeneral, tienen los neutros de continuar indistintamente su comercio con nuestro enemigo: punto acerca del cual, aunque antes eran contradictorias las pretensiones y doctrinas de las naciones de Europa, de lo que trae multitud de ejemplos el Grocio (3), hoy es un axioma. Martens dice (4): Que, por derecho natural, puede el neutral continuar ese comercio como antes de la guerra, sin distincion de artículos, y puede hasta aprovecharse de nuevas especulaciones que el estado de guerra le abra; así como el belijerante puede impedir que tales artículos lleguen á su enemigo, deteniéndolos para devolverlos despues, ó bien pagándolos.... Que habiendo tratados, se está á ellos: faltando, no es uniforme la conducta de las naciones; y cuando los artículos son de aquellos que el belijerante captor no

(*) Es bien singular que la Suecia en el art. 4. de su Reglamento de Presas de 1788, incluyese á la plata amonedada entre los efectos de guerra: artículo que tuvo que derogar dos años despues por el justo reclamo de los Países Bajos.

(1) Pág. 219 á 221.

(2) § 289.

(3) Lib. 3. c. 1. ° §. 5 not. 6.

(4) §. 315 y 319.

reconoce como propio y verdadero contrabando, suele ceñirse á detenerlos, ofreciendo pagarlos, juntamente con el flete.—Por el art. 13 del tratado entre Prusia y Estados Unidos de 1785, se pactó que el contrabando no se confiscaría, sino que se detendría, indemnizando; y que el captor podría usar de las municiones de guerra que el buque llevase, aunque pagándolas.—Este ejemplo no ha sido seguido, y lo jeneral es comisarlos.

¿Y se incluye en este comiso el resto de la carga que no sea de contrabando? Parece que nuestro autor enseña la afirmativa, como cosa justa, ó jeneralmente establecida, fundándose en la exótica máxima de que el contrabando es contajioso. Sin embargo; no es así: pues como este punto no pertenece propiamente al derecho, solo rijen las disposiciones de cada pais, y los tratados. Mas en estos, desde el de Utrech, de 1713, entre Francia é Inglaterra, se conviene en que solo se confisquen los artículos ilegales, y se devuélvan los demas: y aunque la Francia, en su posterior Reglamento de 1778, exceptuó el caso en que el contrabando escediese los dos tercios de la oarga, con todo, en sus tratados, estableció jeneralmente la regla absoluta aceptada en Utrech: regla que en 1813 aplicaron sus tribunales en una decision consignada en el *Dictionnaire des Arrêts* (1).

¿Y se confisca tambien el buque? En Francia, el Reglamento que acabo de citar, establece la afirmativa en el caso de la escepcion indicada; y la establece igualmente esa decision de 1813: pero esto es opuesto al mencionado tratado de Utrech; y en el dia está universalmente establecida la negativa; como lo está, con mayor razon, para el caso en que el buque es apresado por llevar no artículos de contrabando, sino simplemente propiedad enemiga.

Cuanto á la compra anterior, ó *precompra*, de los artículos de contrabando, por el captor, de que habla el autor, una de las disposiciones mas notables, es la convencion entre Inglaterra y Suecia de 25 Julio 1803. En ella, despues de establecerse una larga lista de artículos de contrabando de guerra, se pactó que si ellos van en buque neutral, para puerto enemigo, y de cuenta de súbditos del neutral, y son productos de su territorio, podrá el belijerante detener al buque, y ejercer el derecho de precompra de ellos, pero con un beneficio de 10 p^o sobre el precio de factu-

(1) Tom. 2. páj. 99.

ra, ó el de plaza, á eleccion del dueño ; y que ademas, se pagaria una indemnizacion por la detencion, y los gastos.—Esta práctica de la precompra, la creo introducida por la Inglaterra; pues esa voz se encuentra en el derecho interno de aquella nacion (*); y quizás de ahí ha venido el aplicarla al derecho internacional. Sea de esto lo que sea , ella es liberal y loable.

Entre tanto: merece notarse , en materia de contrabando de guerra, que, como lo asienta Bello (1), el gobierno neutral no prohíbe ni castiga á sus súbditos porque lo hagan, pues se sujetan á confiscacion, si es aprendido; y así es que, segun Pardessus (2) en los tribunales civiles, es válido el seguro de contrabando de guerra: bien que en Inglaterra , lo vicia la mezcla de artículos legales é ilegales (3).

19.

No creo necesario ocuparme especialmente de los bloqueos; pues ademas de que nuestro autor ya espone lo esencial, algo añadiré al hablar despues del sistema de neutralidad armada y del continental. Por otra parte. Los principios jefes de la materia, entre ellos el de la notificacion, son harto vulgares (*).

(*) Segun dice Blackstone (lib. 1.º c. 8. §. 6.) era una prerogativa de su rey el derecho de precompra de alimentos; en cuya virtud, los proveedores de la casa real, compraban las provisiones, y demas necesario para el uso de ella, á un precio tasado, con preferencia á toda otra persona, y aun sin consentimiento del dueño.

(1) Pág. 222.

(2) Cours cit. §. 773.

(3) Decision del Nisi-Prius: tom. 2. páj. 985.

(*) En el artículo adicional del tratado de 1826, que en Agosto de 1828, firmaron la Francia y el Brasil, establecieron, para la validez de la captura, la necesidad de la notificacion en los papeles del buque.—Recuerdo esto, solamente para observar que, probablemente, esa fué exigencia de la Francia, á quien era útil esa sancion, á causa de que entonces el Brasil bloqueaba á Buenos Ayres: y despues , cambiados enteramente los roles, vino á ser útil al Brasil.

Solo agregaré que la erecion de los nuevos Estados americanos, y las distancias que los separan de Europa, y, á la mayor parte de ellos, de Norte América, ha hecho necesario prever el caso del buque que llegue á un puerto, sin saber que ha sido bloqueado: y en efecto, se ha previsto en algunos tratados, pero muy especialmente en todos los celebrados por los Estados Unidos con los referidos Estados.

Por lo demas: parece fundada en derecho estricto la doctrina de Pinheiro (1), de que no hay en el neutral un deber riguroso de respetar el bloqueo, ni hay en el bloqueador derecho de castigarle por ello, desde que aquel quiere arriesgarse á sufrir la confiscacion, si es aprendido.

20.

Por la misma razon, suele confiscarse al buque que conduce enemigos, especialmente oficiales. Esto, que se halla comunmente en los tratados, estaba dispuesto en el citado Reglamento de Francia de 1778, segun el cual, se hace lo mismo cuando ó el sobrecargo es un comerciante enemigo, ó son enemigos los dos tercios de los marineros: cuyas prescripciones adoptó y aun amplió la España en su Ordenanza de 1801; bien que mandando que cuando los dos tercios de marineros sean enemigos, se lleve el buque á puerto, para averiguar los motivos.

(1) Tom. 2. not. 91.

21.

Esta decision no fué ciertamente ajustada á principios, por mas esfuerzos que el autor haga á fin de justificarla. Está bien que cuando el sometimiento de una nacion á otra, con el que ofende los intereses ó derechos de una tercera, sea voluntario, tome ésta las medidas que convenga para no sufrirlo. Mas no era este el caso. Portugal obraba forzado. Ademas: el tratarlo por ello como enemigo, lejos de habilitarlo para sacudir la violencia era estorbárselo mas y mas, debilitándolo: era estrellarse ambos beligerantes contra el débil. Lo que mejor indica la injusticia de ese hecho ejercido por la Gran Bretaña, es que el autor no encuentra en el derecho de jentes, una voz adecuada para calificarlo. Eso no era retorsion, como él supone, ni de hecho, ni de derecho. La de hecho, ó nacida de un acto dado, consiste en hacer actualmente á la nacion ofensora la misma ofensa ó injusticia, que ella nos hace: la de derecho, ó nacida de tales ó cuales leyes que haya dictado, consiste en establecer, respecto de ella, exactamente las mismas leyes ó jurisprudencia: y no fué ciertamente ni una ni otra de estas cosas, lo que se practicó entónces con Portugal.

22.

Hay cosas que parecen muy sencillas, y que, sin embargo, no lo son: que se comprenden mejor que se espican. Tal sucede con la definicion de la *neutralidad*: definicion que, no obstante, es indispensable fijar; puesto que de ella se hace derivar los deberes y derechos de aquel estado.

Es no ayudar al belijerante *injusto*, dice Grocio (1). “*Sed quum is, observa Heinecio muy exactamente (2), qui neutrarum partium est, questionem hanc, uter justum, injustumve bellum gerat, non possit trahere ad arbitrium suum, et veluti iudex sedere, contra ea vero is, qui neutrarum partium est, nullatenus interponere se debeat bello, facile patet huic restrictioni locum non esse.* Los doctos redactores del *Dictionnaire universel de commerce, banque. &c.* de 1805, al mismo tiempo que recorren y objetan las diversas definiciones de Hubner, Galliani, Azuni, &c., dan (3) la siguiente, que parece aceptable: “Es la continuacion del estado pacífico de una potencia, relativamente á otras varias en guerra; de manera que no tome parte alguna en las hostilidades que entre ellas se ejercen.”

Dejando á un lado los diversos efectos del estado de neutralidad, tocaré solo dos de los mas ligados con nuestra materia.

Martens dice (4) que la que él llama perfecta (pues divide á la neutralidad en perfecta, é imperfecta y convencional), exige, entre otras varias cosas, que el gobierno neutral vede á sus súbditos el tomar partido por cualquiera de los belijerantes (*). Puede ser que, como lo enseña Pinheiro, (5) estas prohibiciones sean contrarias á los principios de los gobiernos libres: pero entre tanto, al menos la de aceptar patentes de corso, no solo es antigua, y la contienen los Reglamentos de neutralidad de las diversas potencias, sino que ademas está consignada en casi todos los tratados de amistad y comercio; pactándose que si una de las partes llega á estar en guerra, la otra no consentirá que sus súbditos pidan ni usen de patentes de corso contra la otra: bien es verdad que pocas prohibiciones ha habido mas notoria y constantemente violadas que esa, al menos en esta parte de América, ha ya mas de 30 años.

El otro punto, es el concerniente á la venta de presas en paises neutros.

(1) Lib. 3. c. 17. §. 3.

2 Elem. cit. tom. 2. §. 203. not. 309.

3 Tom. 2. páj. 253 á 256.

4 §§. 306 á 309.

* Es de verse en la citada Colecion de Martens, tom. 16. páj. 815, la *Praclamacion* del Rey de la G. B. de 30 Setiembre 1825, prohibiendo á sus súbditos tomar parte en las hostilidades entre la Turquía y la Grecia.

5 Nota 86. tom. 2.

Acerca de esto, se conviene frecuentemente en los tratados que, si una de las partes llega á estar en guerra, no consentirá la otra que lleguen á sus puertos, á no ser forzadamente, presas hechas á aquella, y menos el que allí sean juzgadas ni vendidas.

Ademas: en varias disposiciones especiales, se halla la misma inhibicion. Tales son, la *Orden* de Portugal de 30 Agosto 1730: la *Circular* del secretario de la Tesoreria de E. U., á las aduanas, fecha 30 de Julio y 18 de Agosto 1823, con motivo de la guerra entre España y Francia: los reglamentos de Francia, y especialmente la *Declaracion* de 1658 que en el artículo 5.º, vedó tolerar en sus puertos, mas de 24 horas, al corsario extranjero que conduzca presas, á no impedirlo el tiempo; y aun entónces no podrá vender ni dejar en ellos mercaderias, como no podrá nadie comprarlas clandestinamente.—Fué reproducida esta disposicion en la posterior Ordenanza de 1681.

Por el contrario. Esa venta se permitió en los Estados del Papa por el art. 2.º de su *Edicto* sobre Navegacion y Comercio en tiempo de guerra, de 4 Marzo 1779; y por el 18 del de igual clase de Venecia de Setiembre 9 del mismo año (*).

Mas en ausencia de prohibiciones espontáneas ó pactadas de un neutral ¿es lícito llevar las presas á sus puertos, y espedirlas allí, se entien-de, despues de condenadas, ya en ellos, ya en el pais del captor, segun sea la ley de éste? Los autores (1) están conformes en la afirmativa; bien que unos exigen para esto que el captor esté en la imposibilidad de conducir las á su pais; y otros callan acerca de esta circunstancia.

El comendador Pinheiro niega al pais neutral el derecho de permitir en él esa venta. Dice (2) que aunque él no puede restituir la presa á su antiguo dueño, esto no es porque deba reconocer al captor como á enemigo lejítimo, y como dueño de tal botin; sinó al contrario, porque dejaría de ser neutral, decidiéndose en favor de uno de los belijerantes, desde que le declarase enemigo lejítimo del otro, esto es, declarase buena su presa—Puede ser

(*) Dinamarca y Jénova, en un tratado que celebraron en 1756, no quisieron ligarse acerca de esto, y se reservaron el derecho de admitir ó no en sus puertos, y de hacer ó no juzgar allí á dichas presas—Todos estos diversos actos y disposiciones, se hallan en la Coleccion de Martens.

(1) Reyneval: lib. 3, c. 17, §. 3.—Bello: páj. 204.—Kluber: §. 285.—Martens: §. 289.

(2) Nota 87, tom. 2.º.

que se equivoque el Sr. Pinheiro—No es el neutral quien declara si la presa es buena ó mala: él no hace sino consentir que esa declaracion se haga en su territorio, con arreglo á las leyes del pais del corsario, y por las personas que aquellas hayan designado al efecto: mientras este favor sea comun á ambos belijerantes, ninguno de ellos puede quejarse. Sobre todo: el mirar y tratar á un belijerante como á enemigo lejítimo del otro, no es ofender á éste, ni quebrar la neutralidad: es mas bien un derecho de cada nacion: derecho que se ejerce en toda guerra, que conviene que se ejerza, que no puede menos de ejercerse. De esa teoría del Sr. Pinheiro se seguiría, contra lo que él mismo enseña, que el neutral debe devolver á los dueños una presa hecha por captores á quienes no mira como á lejítimos belijerantes. Quizás el Sr. Pinheiro confunde aquí al belijerante *lejítimo* con el belijerante *justo*: cosas ciertamente muy distintas. El neutral no podrá declarar que tal belijerante es justo ó injusto, ni ejercer acto alguno que solo de ese concepto se derive: esto sí sería decidirse por una de las partes, y faltar á la neutralidad: pero reputar lejítimo al que crea que lo es; ver, examinar y decidir si tal pueblo belijerante goza ó no de las prerogativas de la independencia y soberanía; si tal corsario está autorizado competentemente; si hace la guerra segun las leyes de ella &c.; esto, que constituye la *lejitimidad* de un belijerante captor ¿cómo no ha de poderlo? ¿Como se ejercerá entónces el derecho que tiene cada nacion de castigar á un salteador de mar, y de quitarle cuanto lleve á sus puertos, para devolverlo á su propietario?—Una nacion tiene forzosamente que mirar *bajo algun carácter* al corsario que se le presente con una presa: y si carece del derecho de mirarle y tratarle como á belijerante lejítimo, viene á tener entónces el deber de mirarle y tratarle como á belijerante ilejítimo y desautorizado: no debería, pues, contentarse con no admitirle, sino que debiera perseguirle, despojarle de la presa para devolverla al dueño, castigarle y tratarle, en fin, como á pirata.



23.

“Los E. U. siempre han reclamado contra su legalidad (la de la Regla de 1756), en la estension que la G. B. ha querido darla, y clasificádola de subversiva de los principios recibidos ; sosteniendo que el neutral puede hacer, á escepcion del de contrabando, ó con puerto bloqueado, toda clase de comercio con los belijerantes , aunque él no le hubiese sido permitido antes de la guerra.”—Bello: páj. 243.

24.

Verdad es, segun Reyneval (1) que si el comercio colonial es vedado al extranjero, la infracion trae el comiso del buque y carga: pero no por eso, cuando el buque se halla en alta mar, puede ser embarazado , detenido, ni visitado, aunque lleve rumbo á la colonia, y sean cuales sean las sóspechas que haya acerca de su destino.

25.

Aunque la observacion que este hecho sujiere, no tiene directa rela-

(1) Lib. 2, c. 9, §. 11.

cion con la materia de que se trata, sin embargo, creo que no debe perderse cualquier ocasion de realzar y encomiar el mérito de las bellas acciones.—La G. B., permitiendo que su enemigo, bloqueado por ella, fuese abastecido de trigo, por hallarse afijido del hambre y la peste, hizo á sus rigurosos derechos de belijerante, una escepcion gloriosa, que la humanidad aplaude, y que fué ciertamente mas meritoria que la tan celebrada de Henrique 4.^o de Francia. Ya un siglo antes, todas las potencias, y especialmente la G. B., habian reclamado contra la pretension de Dinamarca, que, en guerra con la Suecia, sostenia tener el derecho de reducir á esta por hambre; y la habian precisado á desistir. De igual modo: en 1794, cuando la Francia prohibió á sus ejércitos el dar cuartel, el Duque de York se apresuró, por el contrario, á expedir una proclama al suyo, ordenando que de ningun modo se desviasen los soldados ingleses de los usos establecidos en la guerra entre las naciones cultas.—Todo esto es grande, consolador, y basta á honrar á una nacion, á embellecer un siglo. ¿Por qué fatalidad, al lado de esas acciones sublimes se han de presentar otras, que contrastan tan dolorosamente con ellas? El parlamento británico, por ejemplo, espidió un *bill*, prohibiendo esportar quina para paises ocupados por tropas francesas, á no llevarse al mismo tiempo cierta cantidad de frutos y manufacturas británicas: lo cual era una hostilidad inhumana, dirigida, no contra los combatientes, sino únicamente contra los enfermos y heridos de los hospitales—Igualmente: de acuerdo con la Prusia, y olvidando la humana doctrina que cien años ántes habia sostenido contra Dinamarca, y hecho adoptar por ésta, la Gran Bretaña exijió en 1793, de esa misma Dinamarca, entónces neutral, que cesase de abastecer de granos á la Francia, acosada tambien por el hambre; á pretexto de que era una nacion de rebeldes y anarquistas. Esto motivó la celebrada *Memoria* (*) del Ministro dinamarques, Bernstorff, acerca de la cual, el marques de Lansdown, tuvo la noble imparcialidad de decir en el parlamento: “*The reply of count Bernstorff to our remonstrance, was one of the boldest, wisest and most honourable replies I have ever read. It was a state-paper that should be kept for*

(*) Esta *Memoria* con sus antecedentes, y los demas particulares que no he hecho sino indicar muy lijeraente en esta nota, se hallan diseminados en el *Guide Diplomatique*, tom. 2, páj. 64 á 68; en las *Causes célèbres de Droit de gens*, tom. 2, páj. 335 á 353; y en la *History of Europe* de Alison, citada por el Sr. Martinez de la Rosa, en su dicho *Espíritu del Siglo*, tom. 6, páj. 167 y 168.

the model of every cabinet in Europe.”—En efecto: en ella, el Ministro dinamarqués, defiende con dignidad los derechos de su país como neutral; repele la despiadada exigencia de la Gran Bretaña; y observa suavemente la inconsecuencia de ésta, al pretender ahora aplicar á una nación entera, la doctrina adoptada respecto de solo las plazas bloqueadas.

26.

Cuanto á este punto, que fué uno de los que se intentó fijar definitivamente en el sistema de neutralidad armada, ha habido, como acerca de tantos otros, bastante variedad en las doctrinas y en las prácticas. Ya hemos visto las de nuestro autor, ó mas bien, las de Inglaterra. Las opiniones de los publicistas, las disposiciones especiales de cada nación, y los acuerdos entre ellas celebrados, las han confirmado en unas veces, y rechazado en otras.

Indicaré primeramente algo acerca del derecho de visita, en jeneral.

“La reina Isabel, dice Grocio (1) pidió permiso á la Francia, para visitar á los buques franceses, que se dirijian á España, su enemiga, á fin de ver si llevaban artículos de guerra; y le fué negado.”—Este hecho es notable, en cuanto revela que no siempre se ha mirado á la visita como un derecho forzosamente afecto al carácter de belijerante.

“Debe presumirse, dice Kluber (2) que los neutros no hacen contrabando; y como ademas son independientes, los belijerantes no pueden, faltando convenios, arrogarse el derecho de visitar sus convoyes de mercaderías, en agua ni en tierra; bastando que conste que las mercaderías les pertenecen.”

“Los belijerantes, dice Reyneval, (3) pueden embarazar la navegacion

(1) Lib. 2. c. 9. §. 11.

(2) §. 289.

(3) Lib. 2. c. 14. §. 6, y c. 15. §§. 1 y 2.

de los neutros, pero solo en aquello que les perjudique. Pueden, pues, visitar, aunque solo en las aguas del enemigo. Sin embargo: en la práctica se siguen otros principios, y se detiene al buque neutral donde quiera que lo encuentre un buque de guerra ó un corsario.”

El visitar es un derecho natural del beligerante, dice Martens (1): y con este motivo, sienta el Sr. Pinheiro (2) que, aunque hay en el beligerante ese derecho en el sentido de obrar bien, no hay en el neutral deber de dejarse visitar. Creo difícil concebir un derecho consistente solo en obrar bien, y sin que exista un deber que le sea relativo: sería inútil. Además: si el neutral no se deja visitar, sufrirá la pena de esa resistencia que opone al ejercicio de un derecho: y nada habrían aventajado los neutrales con la admision de esa abstracta doctrina. Añade el Sr. Pinheiro, que es principio de derecho universal que el crimen no se supone: Que no toca, por tanto, al visitado, á quien se ha detenido provisoriamente á causa de no presentar pruebas de no llevar artículos de guerra, el probar que no hubo mérito para la detencion, como lo sienta Martens, sino que, al contrario, toca al detentor el probar que tuvo al menos justas sospechas de que los llevaba.—Pero, ¿qué sospecha mas justa que el hecho mismo de no presentar el detenido aquellas pruebas, el no presentar papeles que es de su obligacion tener? Quien hace así nacer la sospecha, es el visitado. Además: tambien es principio de derecho universal que la prueba toque jeneralmente al demandante y no al demandado; y el mismo Sr. Pinheiro ha dicho ántes que estos juicios son intentados por el extranjero detenido contra el nacional detentor.

Cuanto á la forma de la visita, y á si ella puede ejecutarse en buque mercante convoyado, ha existido la misma variedad.

“El buque mercante neutral, dice Kluber (3), que encuentra á un buque de guerra, ó á corsario de un beligerante, en el territorio marítimo de éste, ó de aliados de éste, ó en alta mar, debe, segun el uso de las naciones europeas, á una señal, hecha por un cañonazo, acercarse y someterse á una verificacion de que el buque, capitan y equipaje, son neutrales, y de no llevar contrabando de guerra para el otro beligerante. Muchas discusiones hay sobre la legitimidad de esta visita, cuando no está estipulada en trata-

(1) §. 317.

(2) Tom. 2. nota 92,

(3) §. 292. not. a y b.; y §. 294 y not. b.

dos... Cuando el buque navega bajo convoy ó escolta de uno ó mas buques de guerra neutrales, la verificación consiste en la declaración, bajo palabra de honor, hecha por el comandante del convoy, de que el buque, capitán y equipaje, pertenecen á su país, y de que no va objeto alguno de contrabando. Esta verificación se ha reputado insuficiente en los últimos tiempos... Algunos autores exigen, además de la declaración del capitán, alguna prueba escrita de pertenecer el buque á un Estado neutral, á lo cual se prestaron las P. U. en 1762... Si el buque va sin convoy, la dicha verificación se hace por medio de los papeles y libros del buque; y si ellos dan lugar á sospechas, puede practicarse entonces la visita, bien que en las formas de uso. En muchos tratados se establece que el buque de guerra debe detenerse á distancia del tiro de cañón, despachar un solo bote, y no hacer subir á bordo del mercante sino 2 ó tres hombres, que se harán presentar los papeles.”

“El buque de guerra, dice Bello (1) debe afianzar el pabellón. El enviar solo un bote, es en precaución de que el otro sea un pirata.”

Observa Reyneval (2) que la inmunidad de un buque mercante, es la misma. vaya él solo ó convoyado, pues en ambos casos, está bajo la salvaguardia de su pabellón: y que así, habiendo derecho de visitarlo cuando va solo, no obstante esa inmunidad, debe haber el mismo cuando va convoyado. No creo exacto este raciocinio. El derecho de visitarlo cuando va solo, nace de la necesidad; de que *no hay otro medio que ese* para cerciorarse de su carga y nacionalidad: cuando va convoyado, hay otro medio: falta, pues el derecho. (*)

Entre tanto: la opinión jeneral de las naciones, revelada en sus respectivos tratados, es opuesta á la visita de buques mercantes que navegan en

(1) Páj. 245.

(2) Lib. 3. cap. 15. §. 6.

(*) No debe confundirse la visita y confiscación de este contrabando, peculiar del tiempo de guerra, con las que se hacen, en guerra y en paz, respecto del contrabando mercantil ó comun.—En guerra, dice Reyneval, la visita y detención por contrabando de ella, viene del derecho de propia conservación, mas el contrabando mercantil solo respecta á la industria ó riqueza: y así, cuando durante la guerra, se visita á un buque neutral, en alta mar, no basta á detenerle el solo hecho de hallarle contrabando mercantil; á no ser en aquellos casos en que se puede detenerle una en tiempo de paz.

conserva (*). Se halla ella vedada, por reputarse bastante la palabra de honor del jefe del convoy, en los siguientes tratados (ademas de otros muchos celebrados con motivo de la neutralidad armada): Entre Dinamarca y Francia, 1742: Países-Bajos y E. U., 1782: Suecia y E. U., 1783: Francia y E. U., 1778: Prusia y Estados Unidos, 1785: Portugal y Rusia, 1787: Dinamarca y Prusia, 1818: Países-Bajos y Colombia, 1829: Estados Unidos y Colombia, 1824; y Centro-América, 1826: y Méjico, 1831: y Chile, 1832 &c.—Se observará que la nacion mas empeñada en la admision, en ambos continentes, del principio, ó llámese práctica, que exime de visita al buque convoyado, han sido los Estados Unidos.

Parece escusado detenerse acerca de los efectos de la resistencia á la visita y registro, en los casos en que estos actos pueden tener lugar. Ella produce la confiscacion del buque, segun las Ordenanzas de cada nacion: bien que la de España de 1801, esceptúa el caso en que el buque mercante acreditase que el corsario le dió motivo para ello, ó no afianzó su bandera.

El liberal Reglamento de Dinamarca, de 1.º de Mayo de este año, en la prev. 14, §. 6, art. 2.º, exime de visita á los buques mercantes convoyados por otros de guerra, bastando la palabra del jefe del convoy de estar en regla los papeles, y de no llevar contrabando.

Cerraré esta nota, recordando dos casos que tienen relacion con algunos de los puntos tocados en ella.

En 1782, la escuadra española, que sitiaba á Jibraltar, detuvo y pretendió visitar una corbeta dinamarquesa, mercante, pero armada en guerra, montada por oficiales y tripulacion de la marina de guerra de Dinamarca con la bandera real, y que, aunque llevaba artículos de guerra, iba en comision espresa de su gobierno, y con órdenes escritas de él. La visita de la corbeta no se verificó por la oposicion de su comandante: pero ella fué llevada á Cadiz. Entónces empezó la discusion diplomática. El conde de Florida Blanca, que se negaba á la soltura, sostenia que “el buque no estaba suficientemente armado, para ser considerado como de guerra.” Que habia abusado del pabellon real: y que se habia hecho sospechoso, acercándose demasiado al puerto

(*) La Suecia, que habia abrazado con ardor la misma doctrina, permitió, sin embargo, despues, en su Reglamento sobre neutralidad de 1804, el que sus buques fuesen visitados por los de guerra, pero no por corsarios. Mas esto nació de que se vió forzada á adherirse á la *Convencion Marítima* de Rusia y la G. B., de 1801. Sobre esto hablaré en la Nota siguiente.

bloqueado de Gibraltar: pero ofrecia soltarlo si se vendian á la España las municiones de guerra que llevaba. La Dinamarca, declarando que el buque y carga eran propiedad del rey, exijía la soltura, alegando que la corbeta estaba provista del pabellon militar "único carácter indispensable de los buques de guerra."—El Gobierno español, hesitando acerca de la admision de esta doctrina, consultó á los gobiernos, que habian formado la Neutralidad armada. La Holanda la adoptó, pero con restricciones: mas la Rusia se pronunció absolutamente en favor de ella, sosteniendo que un buque, autorizado segun los usos de su nacion, para llevar el pabellon militar, y mandado por oficiales de la marina militar, debe ser mirado como buque de guerra, y exento de visita; sin que importen nada ni su destino anterior, ni el número de individuos de su tripulacion.... (*)

En 1800, una fragata de guerra de Dinamarca, en paz entónces con la Inglaterra, que convoyaba á seis buques mercantes, se resistió á la visita de estos, que pretendia una escuadra inglesa: fué rendida, tomada como prisionera, y llevada, con dichos buques, á un puerto británico. En las discusiones que se siguieron, ambos gobiernos decian que la agresion habia venido de la otra parte, y ambos clamaban altamente por una satisfacion. La Dinamarca exijia, ante todo, la restitution de la fragata y convoy. La Inglaterra sostenia que era buena presa, desde que se habia hecho resistencia á la visita. En cuanto al punto de que no estaban sujetos á ella los buques mercantes, convoyados por otro de guerra, dijo su ministro: "Si se admitiese el principio de que una fragata dinamarquesa, puede garantir legalmente de toda visita á seis buques mercantes dinamarqueses, se seguiria que esta potencia, y cualquiera otra, podria, por medio del mas pequeño buque de guerra, estender la misma proteccion á todo el comercio del enemigo, en todas las partes del mundo. No habria sino encontrar en todo el círculo del mundo civilizado, un solo Estado neutral, por poco considerable que fuese, bastante bien dispuesto hácia nuestros enemigos para prestarles su pabellon, y cubrir todo el comercio de estos, sin correr el menor riesgo; porque, desde que no puede tener lugar el exámen, el fraude no teme ser descubierto."... Argumento que, aunque es el mas fuerte que se ha hecho en esta materia, me parece mas especioso

(*) Puede verse esta discusion en las *Caus. cív. de droit de gens*: tom. 2. páj. 183 á 201.

que sólido. Se funda en un *puede ser*, desmentido en muchos casos, como sucedió aquí, pues no se halló en el convoy objeto alguno de contrabando: se funda en una mera presuncion de fraude, altamente ofensiva á la lealtad, que debe suponerse en los gobiernos neutrales; olvidándose totalmente que algo ha de valer esa *palabra de honor* del comandante, que, en cierto modo, se reputa dada por su gobierno.

Esta diferencia se arregló amigablemente; y se reservó para despues la decision de la cuestion de derecho (*).

27.

Bien se conoce que es un ingles el que esto escribe. Las pretensiones de los neutros, no se limitaban á lo relativo á la visita: abarcaban otros varios puntos, que el mismo autor acaba de mencionar en el §. anterior. La Gran Bretaña las habia repelido en efecto, á la fecha en que el autor escribia; y si los neutros se habian sometido, esto no nacia de convicion, sino que era el resultado accidental de la entónces esclusiva prepotencia marítima de la Gran Bretaña, y de la inmensa influencia que ejercía en los gabinetes continentales, ligados contra Napoleon. Nada de eso prueba justicia ni derecho; y lo que dejo dicho en la nota precedente y en otras, bien manifiesta cual es hoy el sentimiento comun de las naciones. Esas pretensiones, que no dudo se renovarán á la primer guerra marítima que ocurra en Europa, no eran disconformes con los sanos principios de la *jurisprudencia internacional*. Frases huecas. ¿Donde está el código? No habiéndolo, no podian ser ilegales esas pretensiones, como el autor las clasifica. Ellas eran útiles y benéficas: la época las fué adversa: esto es todo. Recordemos los hechos.

La *Primera Neutralidad Armada*, nació de las vejaciones que siempre sufrían los neutrales, y que se agravaron en la guerra de 1778 y 79, de la

(*) Sus detalles se hallan en el *Guid. Diplom.*: tom. 2. páj. 117 á 128.

Francia y España contra la Gran Bretaña. Esta última potencia, además, había llevado sus pretensiones, respecto de su enemigo, á un exceso insoponible, y que en adelante podría aplicar también á los neutros, si llegaba á romper con ellos; pues su almirantazgo había declarado en 1775, que los puertos de Francia, por su posición, estaban *naturalmente* bloqueados por los puertos ingleses. En fin: la Rusia, con el objeto de proteger su comercio y navegación, espidió su memorable Declaración de Febrero 28 de 1780 (y no 1781) en que proclamó los cinco principios que el autor copia; á saber: 1.º Los buques neutros pueden navegar libremente de puerto á puerto, y sobre las costas de las naciones en guerra: 2.º Los efectos de súbditos de un beligerante, son libres á bordo de buques neutrales, exceptuando el contrabando de guerra: 3.º Solo son contrabando los efectos declarados tal en su tratado con la Gran Bretaña de 1766 (*): 4.º Un puerto está bloqueado solamente cuando hay un evidente peligro de entrar en él, por existir allí buques del bloqueador, y bastante cercanos: 5.º Estos principios reglarán los procedimientos en los juicios acerca de la legalidad de las presas.

A esta declaración siguió una prodijiosa actividad diplomática, que produjo en ese año, y en los tres siguientes, una multitud de Negociaciones, Tratados, Acesiones, Convenciones, Manifiestos, Declaraciones, contra-Declaraciones &c. (**). El resultado fué que siete de las potencias neutrales, adhirieron enteramente á la Declaración de la Rusia. Cada una de ellas, se refirió, acerca de la fijación del contrabando, á lo establecido en sus respectivos tratados con alguna de las tres beligerantes, Francia, España é Inglaterra; y aquellas que no los tenían con ninguna de estas, declararon que se atenían á las disposiciones del celebrado en 1766, entre la Gran Bretaña y la Rusia.

Este sistema, pues, que las fuerzas de los neutrales debían hacer respetar de todo beligerante que lo atropellase—de donde tomó el nombre de

(*) El art. 11 de este tratado, declaró municiones y provisiones de guerra, á “todos los morteros, armas de fuego, pistolas, bombas, granadas, balas de cañon y fusil, fusiles, piedras de chispa, mechas, pólvora, salitre, azufre, corazas, picas, espadas, cinturones, cartucheras, sillas y frenos.”—Aun estos artículos no son declarados contrabando en su totalidad, sino solamente “en lo que excedan de aquella cantidad que puede ser necesaria para el uso del buque, y de la que debe tener cada hombre que sirve en él.”

(**) Todos estos actos, se hallan recopilados en Martens (Colección), principalmente en el tom. 3.º páj, 158 á 300.

Neutralidad Armada—constituía una liga formal y solemne de las naciones neutrales.

La Inglaterra dijo que siempre habia respetado y respetaria al comercio neutral, y seguiria observando los tratados, los cuales no podian variarse sino por acuerdo mútuo: pero no se pronunció acerca de la doctrina proclamada, considerada en sí.—Por el contrario: los otros dos beligerantes, España y Francia, la adoptaron y aplaudieron con entusiasmo, especialmente la Francia (*).

Pero estaba escrito que de poco habia de servir todo esto. No mucho despues, un gran suceso, habia de venir á poner en choque y agitacion intereses de otro jénero, y á crear necesidades nuevas, á las que el sistema habia de ser sacrificado. La revolucion francesa, produjo alianzas bélicas, cuya confeccion era dificil, á no hacerse cesar previamente el desabrimiento que la proclamacion del sistema habia causado en las relaciones de la G. B. con la Rusia y la Prusia. Estas naciones, pues, tuvieron que olvidarlo en las nuevas Convenciones que celebraron con aquella en 1793 y 1797; aunque Dinamarca y Suecia persistieron en él.—En este estado de incertidumbre y vacilacion, continuaron las cosas, durante los años siguientes.

Segunda Neutralidad Armada.—Al abrirse el siglo 19. la escena del mundo era muy distinta de la de 1780.—Si las vejaciones sufridas entónces por los neutrales, habian producido la *Primera Neutralidad*, las aun mayores que les resultaron de la encarnizada lucha entre Francia é Inglaterra, produjo la segunda, del año 1800. La Rusia, que habia sentido los efectos de su consecuencia, volvió á ponerse á la cabeza del pronunciamiento neutral. Los cinco principios del año 80, no solo fueron sostenidos, sino interpretados y estendidos á lo relativo al contrabando, al bloqueo y á la visita, en la forma siguiente: 1.º Todo buque puede navegar libremente de puerto á puerto, y sobre las costas de las naciones en guerra: 2.º Los efectos de súbditos beligerantes, son libres á bordo de buques neutros, con escepcion del contrabando: 3.º Es puerto bloqueado aquel donde, por la cercanía y número de buques de la potencia bloqueadora, hay peligro evidente de entrar: y un buque que navegue hácia puerto bloqueado, no será reputado contraventor

(*) Véase en el *Guid. Diplom.* tom. 2. páj. 60 á 63. las respuestas que estas tres cortes dieron á la nota en que la de Dinamarca las participó su cesion á la Declaracion de la Emperatriz Catalina.

del bloqueo, sino despues que, advertido de éste por el bloqueador, procure, no obstante, entrar, empleando la fuerza ó la astucia: 4.º Los buques neutros, no pueden ser detenidos sino por justas causas y hechos evidentes: deben ser juzgados sin demora; siendo el procedimiento uniforme, pronto y legal: y caso de detencion injusta, ademas de la indemnizacion por las pérdidas sufridas, se dará una satisfacion completa por el insulto hecho al pabellon: 5.º La declaracion del comandante de buque de guerra, que convoye á mercantes, de no llevar estos efectos de contrabando, bastará para que no haya visita de ellos.

Así fué declarado en los tratados con Suecia, Dinamarca y Prusia. Volvieron á cruzarse las negociaciones, notas, declaraciones, &c. (*); y quedó formada la *Segunda Neutralidad Armada*, aunque solo entre cuatro raciones; por lo cual, se la llamó tambien *Cuadrupla Alianza*.

Pero se formó para vivir seis meses solamente; pues en 1801, las mismas necesidades políticas y militares, que habian desbaratado la anterior, hicieron que la Rusia celebrase con la Gran Bretaña la conocida *Convencion Marítima*, á que accedieron un año despues Suecia y Dinamarca; y en la cual, aunque se salvaron algunos de los principios proclamados, se sacrificaron otros; entre ellos, el que consagraba la inmunidad de la propiedad enemiga bajo bandera neutral, y el que eximía de visita al buque mercante convoyado.

Sistema Continental.—Puede decirse con propiedad que entonces terminó, para ser sustituido, años despues, por el sistema continental, el proclamado por las potencias neutrales del norte. Aquel triunfo que en 1801 obtuvieron la política y la diplomacia de Inglaterra, ó mas bien, la fuerza decisiva de las circunstancias, agregado á sus últimas victorias navales, acrecieron sus orgullosas pretensiones: al paso que las terrestres, que en los años siguientes obtuvo la Francia, ponian en manos de ésta medios poderosos de la mas funesta retaliacion. ¿Qué habia de resultar de aqui, sino una série de medidas extraordinarias, dictadas sucesivamente por ambas partes, y cuya víctima venia á ser forzosamente el comercio neutral? ¿Qué habia de resultar, sino una especie de competencia de opresion, una fiebre rabiosa de *Decretos y Ordenes* violentas, que lanzaba alternativamente cada uno de los dos gabinetes, y en que se atropellaba sin piedad los principios

(*) Todos estos antecedentes, se hallan reunidos por Martens, en el tom. 7. páj. 127 á 286.

mas solemnes? A la verdad que comparando el orden que esos principios se habian propuesto establecer á fines del siglo anterior, con el que empezó á criarse en 1806, parece que ambas épocas estuviesen separadas por el espacio de algunos siglos; ó que los nuevos sucesos se desarrollasen en un teatro absolutamente distinto. Pero no: ellos tenian lugar casi en la misma época, en la misma culta Europa. Y los demas Estados, sacrificados así, ¿qué podrian oponer? En vano Dinamarca, Portugal, Estados-Unidos, Austria y Suecia, dictaron, desde 1803 á 1805, nuevas Ordenes, Reglamentos, Declaraciones, &c. (*), para salvar su neutralidad, y con ella sus derechos. En su aislamiento, y en la debilidad respectiva de la mayor parte de esas naciones, ellas eran impotentes, para contrastar el altivo querer de los dos beligerantes omnipotentes. ¿Qué podrian oponer, cuando otras de ellas, se veian envueltas á su vez en el torbellino ardiente, en que tan rápidamente circulaban mezclados y confundidos los intereses y derechos de los pueblos, con las ambiciones y los ódios frenéticos de los gobiernos?

Tan lejos de resistirlas, coadyuvaron á ellas. Inútil sería referir aquí, por menor, la série de disposiciones dictadas desde 1806 á 1812, no solo por los beligerantes, sino por los neutrales mismos, contra sus propios intereses y derechos (**). Bastará recordar las mas esenciales.

La lucha entre Francia é Inglaterra, que siguió á la ruptura del tratado de Amiens, fué estrechando, de hecho, el círculo de las inmunidades del comercio neutral, hasta que llegaron los años 1806 y 1807, en que desaparecieron totalmente.

En Marzo de 1806, la Francia hizo escluir de la Alemania al comercio ingles. En retorsion, la Inglaterra, declaró, en Mayo, bloqueadas todas las costas desde el Elba á Brest; y aunque permitió que los neutros, que no llevasen contrabando ni propiedad enemiga, entrasen y saliesen de la mayor parte de ellos, les prohibió tomar carga en puerto enemigo de Inglaterra, y el dirigirse á puerto enemigo: lo que me parece equivalía á interdecir el comercio del neutral con puntos no bloqueados efectivamente, restableciendo asi la práctica del bloqueo de papel. A éste y á otros actos, respondió, en Noviembre, Napoleon, con su furibundo Decreto de Berlin, que, como comprendia á sus numerosos aliados, venia á abarcar una gran parte del continente,

(*) Véase el tom. 8 de Martens: pág. 93 á 121.

(**) Véase el tom. 9 de Martens: pág. 433 á 549.

Declaró á su vez: bloqueadas las islas británicas: cesada toda comunicacion con ellas: prisionero á todo súbdito británico, hallado en paises ocupados por fuerzas de Francia ó de sus aliados: buena presa, toda propiedad de británicos: prohibido el comercio de efectos ingleses: confiscada toda mercadería proveniente de fábrica ó colonia inglesa: prohibido el acceso de todo buque que procediese directamente de Inglaterra ó de sus colonias, &c.—Quedó así establecido el llamado *Sistema Continental*.

La Inglaterra le opuso otra *Orden del Consejo* de Enero de 1807, declarando buena presa á todo buque neutral y su cargamento, que comunicase ó que simplemente se dirijiese de puerto á puerto, siempre que este perteneciese á la Francia ó á sus aliados, ó que no comerciase con Inglaterra, por estar sometido á aquella. Otra de Noviembre declaró: Que todos los puertos y plazas de sus enemigos, y los de aliados de ellos, los de sus colonias, y aun los de aquellos paises de que estaba escludido el comercio de la Gran Bretaña, aunque no estuviesen en guerra con esta, quedaban sometidos, en su comercio y navegacion, á las mismas restricciones que si se hallasen bloqueados real y rigurosamente: Que era ilegal el tráfico de producciones ó manufacturas de todos esos paises: Que cualquier otro buque que saliese ó se dirijiese á esos paises, era buena presa con su carga: Que todo buque, cuyo certificado de orijen no acreditase que su carga no provenia de posesiones ó manufacturas inglesas, era tambien buena presa, con la carga que perteneciese á las personas á quienes se hubiese espedido el dicho certificado.

Replicó, en Diciembre, Napoleon, con el no menos fuerte Decreto de Milan, cuyo cese prometió “tan luego como el gobierno ingles volviese á los justos principios del derecho de jentes.”—Declaró que todo buque, fuese de la nacion que fuese, que se dejára visitar por ingleses, ó conducir á Inglaterra, ó que pagase á ésta cualquier impuesto, seria *ipso facto* desnacionalizado, reputado propiedad inglesa, y declarado buena presa: Que todo buque, de cualquier nacion, y fuese cual fuese su carga, seria buena presa con ésta, si se dirijia á, ó salia de puertos de Inglaterra, ó de colonias, ya inglesas, ya ocupadas por fuerzas inglesas,

¿Qué era entónces de los derechos de los neutrales? Desaparecieron. Pero los inmensos intereses, tan violentamente comprimidos por esa secuela de actos despóticos, forzosamente habian de reaccionar con igual ó mayor fuerza. El sistema continental frances, y el sistema de bloqueo universal ingles, aun prescindiendo de su injusticia radical, eran unas grandiosas qui-

meras. Felizmente, eran irrealizables por sí, ó al menos, no podían durar: de lo contrario, ellos hubieran sido el principio de muerte de ambos beligerantes, que, de hecho, se vedaban á sí mismos todo comercio, desde que imposibilitaban totalmente el neutral. Bien lo conocieron al momento; y trataron de paliar el mal con el sistema de las escepciones, ó bien licencias especiales, que importa en sí un nuevo jérmén de abusos y desmoralización.

Entre tanto: la Rúsia, que se habia separado ya de la Inglaterra, y anulado su *Convencion Marítima* de 1801, declarando restablecidos, por tercera vez, aunque solo nominalmente, los principios de la Neutralidad Armada, se adhirió, con estraña inconsecuencia, al sistema continental que los hollaba. Con la misma contradicción, con el mismo sacrificio de sus intereses y derechos, esplicable solo por los sucesos militares que se fueron desarrollando en el continente, procedieron la Prusia, la Dinamarca, el Austria, la Suecia y la Holanda, que, en los años siguientes, fueron sucesivamente adhiriéndose al mismo sistema. Este llegó á tal grado, que en 1810, se ordenó fuesen quemadas todas las mercaderías inglesas, en Francia, en Italia, y en todos los Estados sometidos, ú ocupados por las armas francesas.

Los E. U., en represalia del atropellamiento de sus derechos, que envolvían esas medidas, dictaron leyes, desde 1807 á 1810 (*), embargando todo buque existente en sus puertos, é inhibiendo todo comercio exterior, hasta que la Francia é Inglaterra, especialmente esta última, hubiese derogado sus disposiciones: leyes que quedaron sin efecto, respecto de Francia, cuando esta revocó las suyas en lo relativo á E. U.: pero que se sostuvieron inexorablemente respecto de Inglaterra, hasta llegar despues á declarar la guerra contra ésta. ¡Así se reproducían y encadenaban las profundas calamidades que, habia tantos años, agobiaban al mundo comercial!

Sin embargo: los violentos sistemas continental y de bloqueo, que arruinaban á todos, sin que ninguno de los beligerantes lograra por ello su objeto, empezaron á modificarse por la fuerza misma de las circunstancias. En Abril de 1809, la Inglaterra anuló su famosa Orden de Noviembre de 1807, respecto del norte de Europa y de parte de Italia. En 1811, la Francia, como he dicho, revocó sus Decretos de Berlin y Milan, respecto de los Estados

(*) Véase el tom. 9 de Martens: páj. 455. 459. 475. 487 y 508.

Unidos; y al año siguiente, Napoleon se hizo presentar por su ministerio el *Informe* que ya he recordado, y que, aunque no motivó resolución alguna, contentándose con pasarlo al Senado, importaba, sin embargo, una profesion de los nuevos principios que se proponia seguir, tales cuales se consideraron en el tratado de Utrech. En el mismo año 1812, la Inglaterra imitó á la Francia, respecto de los Estados-Unidos, ignorando que estos le habian declarado la guerra pocos dias antes.

Pero este año 12 era el predestinado para iniciar de otro modo mas sólido, la ruina absoluta del sistema continental; y á ello debian contribuir poderosamente los hielos de la Rusia, donde se sepultaron tantos otros planes gigantes de su gigante autor. La Rusia habia vuelto á ser enemiga de la Francia, y habia variado totalmente, despues de aquella desastrosa campaña, el aspecto de esa guerra continental, á cuyas oscilaciones parecian invariablemente encadenados los destinos del comercio y navegacion de los neutrales. En el tratado de paz celebrado entre la Rusia y la G. B., se dejó á un lado tanto el sistema de 1780, quanto la Convencion Marítima de 1801, y solo se pactó, en jeneral y vagamente, que "las relaciones comerciales, se restablecerian con arreglo á aquellas bases que son recíprocamente ventajosas á las naciones" La Suecia, á su vez, restableció sus relaciones con la Inglaterra sobre el pié de 1791; y en fin, en 1813 y 14, se sucedieron rápidamente los demas acaecimientos, que se desenlazaron estrechamente con la famosa abdicacion de Fontenebleau.

Hundióse para siempre el sistema continental. ¿Pero restableciéronse por eso los saludables principios del de Neutralidad Armada? No. Surgieron otros intereses, otras necesidades, otras alianzas de muy distinto jénero; sin que sus autores, ni nadie, volviera á acordarse de ese desgraciado sistema, tan pomposamente anunciado al mundo; que apareció afianzado en las fuerzas combinadas de ocho naciones; y que, sin embargo, solo mereceria hoy el ridículo de la historia, si al menos no hubiera derramado jérmenes copiosos, que fructificaron en parte, y que, mas tarde ó mas temprano, fructificarán totalmente: ya tenemos una muestra decisiva de ello en el actual Reglamento de Dinamarca. Las circunstancias le fueron antes adversas: pero los principios que esencialmente le constituyen, son útiles y justos en si; y sostenidos, hubieran, ha tiempo, servido á formular sobre ellos, con intenso beneficio del comercio y navegacion neutrales, ese Código maríti-

mo universal, tan deseado por los publicistas, y sobre el que tantos proyectos se han redactado.

28.

Lo de que el arrojar el buque neutral al agua sus papeles, trae forzosamente su confiscacion, es disposicion tan universal, como la de que la trae el no tener papeles ningunos.

Cuanto al papel que mejor acredite su neutralidad, la Ordenanza española de 1801, exige, precisamente, bajo pena de detencion, que el capitán exhiba escritura auténtica, caso que el buque sea de construccion enemiga, ó haya pertenecido á enemigos. Bello (1) aconseja con razon á los neutros, el proveerse de certificados de los cónsules de las naciones beligerantes, si los hay en los puertos de su procedencia.

Respecto de los papeles en jeneral, parece haber uniformidad en la materia.

“ Con la contrata de fletamento, dice Kluber (2), los conocimientos, y el certificado de alguna autoridad, se prueba la propiedad y destino de la carga: con los mismos y ademas, con el documento de propiedad ú otros auténticos, se prueba la propiedad neutral del buque: con la patente de navegacion ó pasaporte, rol de equipaje, y cartas de ciudadanía, se prueba la neutralidad del capitán y equipaje.”

El documento de propiedad, dice el citado Diccionario de Comercio (3), la licencia, el rol de equipaje, y los conocimientos, deben hallarse necesariamente á bordo; y si algunos faltan, el buque debe ser amarinado. No basta que estén: es necesario, ademas, que estén en forma, para reputarlos válidos..... El pasaporte, documento absolutamente necesario para

(1) Pág. 248.

(2) §. 294.

(3) Tom. 1.º páj. 978; y tom. 2.º páj. 346 y 528.

la seguridad de la navegacion de los neutrales, debe contener el nombre del capitán, el del buque, el de su fábrica y de su residencia: lo demás es arbitrario. Puede espresarse en él el destino del buque, la cantidad y calidad de los efectos que lleva, &c.; pero nada de esto influye en su validez. Puede darse para un viaje largo, ó por tiempo ó viaje determinado. Es nulo, si en su fecha no estaba el buque en dominios del gobierno que lo dá, ó si el buque ha hecho escalas que él no espresa, á no ser forzadas; ó si el buque es diferente del enunciado en él, á no ser que los demás papeles acrediten una mudanza de nombre... El rol de la tripulacion debe contener el nombre, apellido, patria, edad, profesion y domicilio de cuantos la componen. Su falta, en buque neutral, causa, en tiempo de guerra, su captura y confiscacion. Algunas naciones usan no espedir roles de equipaje con esas especificaciones, sino simples atestados por oficiales públicos, de ser tantos los individuos de la tripulacion, y de que mas de sus dos tercios pertenecen á naciones neutrales. Basta con esto: pero si el buque no tiene rol bajo ninguna de esas dos formas, es buena presa." (*)

29.

Para mejor comprender el motivo de la inclusion de los nombres de estos paises, como el de Escocia, en las leyes inglesas, no es de mas una rapidísima noticia de ellos.

Berwick (Bervie).—Esta ciudad sobre el Twede (Tued), en la línea divisoria de Inglaterra y Escocia, era de ésta: pero Eduardo 1.º de Inglaterra (que reinó de 1772 á 1307), la conquistó; siendo despues cedida á esta, y reunida á ella á perpetuidad. Se confundió con la Inglaterra, aunque conservó ciertas particularidades locales, derivadas de las leyes antiguas de Escocia. Posteriormente, el Estatuto del 20 Jorje 2.º (que reinó de 1727 á 1760)

(*) Lo que dice el Diccionario de Comercio, es arreglado á las leyes francesas; esto es, á la Declaracion de Junio 29 de 1778, y al Reglamento de Julio 26 del mismo año.

c. 42, declaró que cuando una acta nombrase á Inglaterra solamente, se entendiera que comprende tambien á aquella ciudad y al principado de Gales.

Gales.—Este pais fué independiente por siglos de la Inglaterra, aunque sito en su territorio; hasta que estinguidos sus príncipes, en tiempo del mencionado Eduardo 1.º, fué reasumido feudalmente en la corona de Inglaterra; tomando entonces el primojénito del rey de ésta, el título de Príncipe de Gales; como en Francia tomaba el de Delfín, en España el de Príncipe de Asturias &c. Su independencia concluyó totalmente por un estatuto de 1536, que le asimiló en leyes, derechos &c á la Inglaterra, de la cual no se distinguió ya sino por ciertos privilegios locales.

Escocia.—Aunque esta corona se reunió á la de Inglaterra bajo Jacobo 6.º de Escocia, por haber llegado éste á ser, en 1602, rey de Inglaterra tambien, bajo el nombre de Jacobo 1.º, siguió la Escocia formando un Estado absolutamente separado, hasta que en 1707, se celebró el famoso pacto de *Union*, ó mas bien, de incorporacion; pues aquella voz puede quizas demandar la idea de una especie de alianza y nada mas. Entonces nació el *Reino de la Gran Bretaña*. Ademas de las disposiciones del pacto relativas á la sucesion de la corona, á la reunion de ambos parlamentos, y á otros puntos que no hacen á nuestro objeto, el 18.º de los 25 artículos de que se compone, estableció que las leyes relativas al comercio, serian las mismas en ambos paises. En jeneral: toda acta parlamentaria se estiende á Escocia tambien, á no espesarse lo contrario.

Irlanda.—Conquistada por Henrique 2.º de Inglaterra, que reinó de 1154 á 1189, se la impusieron las leyes inglesas; siendo gobernada por un Lugar-teniente y un Consejo. Conservó su parlamento: pero las funciones de éste, se fueron coartando mucho por varios estatutos, dictados en los siglos siguientes. Se declaró posteriormente, en 1720, que debia estar subordinada á la corona imperial de la G. B. Finalmente: en 1800, se verificó su *Union* á ésta (*). Entonces nació *El Reino Unido de la Gran Bretaña é Irlanda*. El pacto de esa union—por cuya revocacion tanto han trabajado y trabajan hoy algunos irlandeses célebres—fué redactado en ocho artículos solamente; bien que el 4.º es estensísimo y mas que todos los otros juntos. En el 6.º, ademas de lo relativo al parlamento único, á la iglesia, á la deu-

(*) Son de verse sobre ella los discursos del ministro Pit, en la obra *Coleccion de Discursos de Fox y Pit* &c: tom. 6. páj. 292 á 313, y tom. 7. páj. 88 á 111.

la seguridad de la navegacion de los neutrales, debe contener el nombre del capitan, el del buque, el de su fabrica y de su residencia: lo demas es arbitrario. Puede espresarse en él el destino del buque, la cantidad y calidad de los efectos que lleva, &c.; pero nada de esto influye en su validez. Puede darse para un viaje largo, ó por tiempo ó viaje determinado. Es nulo, si en su fecha no estaba el buque en dominios del gobierno que lo dá, ó si el buque ha hecho escalas que él no espresa, á no ser forzadas; ó si el buque es diferente del enunciado en él, á no ser que los demas papeles acrediten una mudanza de nombre.... El rol de la tripulacion debe contener el nombre, apellido, patria, edad, profesion y domicilio de cuantos la componen. Su falta, en buque neutral, causa, en tiempo de guerra, su captura y confiscacion. Algunas naciones usan no espedir roles de equipaje con esas especificaciones, sino simples atestados por oficiales públicos, de ser tantos los individuos de la tripulacion, y de que mas de sus dos tercios pertenecen á naciones neutrales. Basta con esto: pero si el buque no tiene rol bajo ninguna de esas dos formas, es buena presa." (*)

29.

Para mejor comprender el motivo de la inclusion de los nombres de estos paises, como el de Escocia, en las leyes inglesas, no es de mas una rapidísima noticia de ellos.

Berwick (Bervie).—Esta ciudad sobre el Twede (Tued), en la línea divisoria de Inglaterra y Escocia, era de ésta: pero Eduardo 1.º de Inglaterra (que reinó de 1772 á 1307), la conquistó; siendo despues cedida á esta, y reunida á ella á perpetuidad. Se confundió con la Inglaterra, aunque conservó ciertas particularidades locales, derivadas de las leyes antiguas de Escocia. Posteriormente, el Estatuto del 20 Jorje 2.º (que reinó de 1727 á 1760)

(*) Lo que dice el Diccionario de Comercio, es arreglado á las leyes francesas; esto es, á la Declaracion de Junio 29 de 1778, y al Reglamento de Julio 26 del mismo año.

c. 42, declaró que cuando una acta nombrase á Inglaterra solamente, se entendiera que comprende tambien á aquella ciudad y al principado de Gales.

Gales.—Este pais fué independiente por siglos de la Inglaterra, aunque sito en su territorio; hasta que estinguidos sus príncipes, en tiempo del mencionado Eduardo 1.º, fué reasumido feudalmente en la corona de Inglaterra; tomando entonces el primojénito del rey de ésta, el título de Príncipe de Gales; como en Francia tomaba el de Delfín, en España el de Príncipe de Asturias &c. Su independenciam concluyó totalmente por un estatuto de 1536, que le asimiló en leyes, derechos &c á la Inglaterra, de la cual no se distinguió ya sino por ciertos privilegios locales.

Escocia.—Aunque esta corona se reunió á la de Inglaterra bajo Jacobo 6.º de Escocia, por haber llegado éste á ser, en 1602, rey de Inglaterra tambien, bajo el nombre de Jacobo 1.º, siguió la Escocia formando un Estado absolutamente separado, hasta que en 1707, se celebró el famoso pacto de *Union*, ó mas bien, de incorporacion; pues aquella voz puede quizas demandar la idea de una especie de alianza y nada mas. Entonces nació el *Reino de la Gran Bretaña*. Ademas de las disposiciones del pacto relativas á la sucesion de la corona, á la reunion de ambos parlamentos, y á otros puntos que no hacen á nuestro objeto, el 18.º de los 25 artículos de que se compone, estableció que las leyes relativas al comercio, serian las mismas en ambos paises. En jeneral: toda acta parlamentaria se estiende á Escocia tambien, á no espresarse lo contrario.

Irlanda.—Conquistada por Henrique 2.º de Inglaterra, que reinó de 1154 á 1189, se la impusieron las leyes inglesas; siendo gobernada por un Lugar-teniente y un Consejo. Conservó su parlamento: pero las funciones de éste, se fueron coartando mucho por varios estatutos, dictados en los siglos siguientes. Se declaró posteriormente, en 1720, que debia estar subordinada á la corona imperial de la G. B. Finalmente: en 1800, se verificó su *Union* á ésta (*). Entonces nació *El Reino Unido de la Gran Bretaña é Irlanda*. El pacto de esa union—por cuya revocacion tanto han trabajado y trabajan hoy algunos irlandeses célebres—fué redactado en ocho artículos solamente; bien que el 4.º es estensísimo y mas que todos los otros juntos. En el 6.º, ademas de lo relativo al parlamento único, á la iglesia, á la deu-

(*) Son de verse sobre ella los discursos del ministro Pit, en la obra *Coleccion de Discursos de Fox y Pit* &c: tom. 6. páj. 292 á 313, y tom. 7. páj. 88 á 111.

da &c, se estableció que los súbditos de ambos países, gozarian de los mismos privilegios, cuanto al comercio, navegacion y tratados con los poderes públicos.

30.

La historia de las famosas actas, ó en jeneral, del Acta de Navegacion inglesa, y la de sus variaciones, es una prueba de la union estrecha que existe entre la política de una nacion y sus intereses mercantiles ó maritimos. Esas leyes, á pesar de las impugnaciones que acerca de algunos puntos han sufrido por parte de varios hombres pensadores, están tan arraigadas en los hábitos, en las opiniones y en los sentimientos de la nacion, que casi han merecido una especie de culto; y ha sido necesaria toda la fuerza de los racionios mas evidentes, basados en hechos de indisputable verdad, para inducir la á consentir en las distintas modificaciones por las que han pasado.

Ya el autor indica las que produjo necesariamente la independencia de las ex-colonias inglesas; y despues de la fecha en que él escribió, han ocurrido sucesos que exigen hoy, aun mas de lo que las exigió aquel, nuevas variaciones, ademas de las ya introducidas en 1822 y 1843, que franquearon, hasta cierto punto, á los Estados-Unidos, el comercio de las colonias británicas; y ademas tambien de las consiguientes al sistema de tratados de comercio sobre la base de reciprocidad, sostenido por Mr. Huskinson, principalmente en 1826.

En efecto. La independencia definitiva de las ex-colonias españolas; la aplicacion del vapor á la navegacion; los adelantos que en ésta y en el comercio han hecho todas las naciones, durante treinta y dos años continuados de paz europea; el acrecentamiento de la marina norte-americana; las nuevas ideas que repelen vigorosamente todos los monopolios; la reciente doctrina, victoriosa hoy en Inglaterra, que ha echado por los suelos el sistema proteccionista; y hasta la nueva faz comercial que ha tomado la India Oriental británica, donde el gobierno de Calcuta ha espedido, en principios del año corriente, un decreto, que, aunque fuè inmediatamente modificado en

algo, abolió las leyes de navegacion, y declaró la franquicia de los derechos de aduanas sobre todos los efectos que se dirijiesen de un puerto de la India á otro; todo esto, y otras varias circunstancias, parece estar demandando una gran alteracion en la rijidez de la lejislacion actual.

Yo creo, sin embargo, que, para poder medir con exactitud los resultados de esa variacion, no debe perderse de vista una distincion atendible. Aquellas leyes que tienen por objeto el comercio exterior ó de largos viajes, el indirecto ó de trasporte, el colonial, el costero ó de cabotaje, y la pesca, son, á mi juicio, las únicas que constituyen la Acta de Navegacion, propiamente dicha: y las demas, concernientes á la propiedad, construccion, tripulacion y registro de los buques, y á otros puntos acesorios, aunque de gran influencia, son, sin embargo, de una importancia menor.

En el dia, se medita una reforma considerable en el conjunto de esas diversas leyes: pero son tantos, y tan variados, los intereses que ella afectaría; y es tal, por otro lado, el poderío de las sanas doctrinas, que no es de estrañar que, mientras unos miran en la revocacion proyectada, la ruina de la navegacion y prepotencia británicas, otros, por el contrario, miren en ella la base de su inmenso desarrollo.

Cuanto á las leyes respectivas al tráfico exterior, dificil es hoy abonar v. g. las que vedan el llevar á Inglaterra, en buques extranjeros, y aun en buques británicos, desde un puerto de Europa, producciones asiáticas, africanas ó americanas. Cuanto al tráfico indirecto, los Estados-Unidos exigen con ahinco la derogacion de las que les perjudican; y proponen que los buques británicos puedan traficar directamente, desde cualquier parte del mundo, con cualquier puerto americano, donde serán tratados, respecto de los cargamentos y derechos, á la par de los americanos; y vice-versa. La Prusia, por otra parte, que en esto es, puede decirse, el intérprete de toda la Alemania, y cuyo tratado de comercio con Inglaterra, de 1841, está al concluir, se niega á continuar el comercio con ésta sino sobre iguales términos. Cuanto al tráfico colonial, la Jamaica y la Trinidad, que, en un sistema liberal, vendrian á ser grandes entrepuestos ó depósitos comerciales, piden la abolicion de las leyes de navegacion, que hoy, mas que nunca, las son dañosas; al mismo tiempo que el Canadá clama porque el gran rio San Lorenzo, sea abierto al tráfico de todas las naciones.

El gobierno ingles, colocado en el centro de tantos intereses, ha tenido enerjía para arrostrar lo que quizás es todavía la opinion dominante del pais;

y acaba de presentar al parlamento su plan de reforma.—Ella recae, casi toda, sobre lo que he llamado verdadera Acta de Navegacion.

Propone abolir la indicada disposicion acerca de importacion de productos asiáticos, africanos y americanos; los cuales, por consiguiente, podrán en adelante introducirse en Inglaterra, desde cualquier punto del mundo, y en cualquier buque: pero reservándose al gobierno la facultad de restringir, por medio de derechos equivalentes, ó de otro modo, la navegacion de aquellas naciones, que no observen igual proceder respecto de Inglaterra.

Propone abolir las leyes que coartan el comercio indirecto, en el sentido indicado por los Estados Unidos.

Propone abolir, respecto de la navegacion, el privilegio colonial.

Propone se faculte á las colonias para abrir á los extranjeros su tráfico costero, si lo hallan conveniente; sujetando, no obstante, su determinacion á la aprobacion de la corona.

Propone se deje al gobierno la facultad de reglar el comercio de unas colonias con otras.

Propone que, en cuanto al tráfico costero en la Gran Bretaña, y en cuanto á las pesquerías en sus costas y bancos, no se haga alteracion en las leyes actuales, que dan el monopolio de ambos ramos á los nacionales.

Respecto de las demas leyes, que he llamado de menos importancia:

Propone que tampoco se alteren las relativas á la propiedad de los buques; ni las que exigen que la tripulacion de los buques de cabotaje, sea toda nacional; y que lo sea, al menos en sus tres cuartos, la de los buques de comercio.

Propone abolir las que prohiben el registrar como británico, el buque que no sea de construccion británica; pudiendo, por consiguiente, registrarse aun el construido en el extranjero, con tal que la propiedad de él pertenezca á un británico.

Propone, en fin, entre otras cosas de menos momento, abolir la obligacion impuesta á los capitanes de buques mercantes, de tomar aprendices á bordo (los cuales, segun las leyes actuales, deben ser un sexto al menos de la tripulacion.)

Tal es el cuadro de las variaciones intentadas: y sin entrar aquí en el análisis, que seria muy estenso, de los fundamentos de cada una, solo notaré, rápidamente, que, al menos una de ellas, si acaso no estuviese de acuerdo con las conveniencias materiales de la nacion, lo está sin duda con las prescripciones de la justicia. Tal es la que consagra la libertad de la nave-

gacion colonial. Desde que la Inglaterra, separándose del antiguo sistema proteccionista, ha abolido los derechos diferenciales que existian á favor de los productos coloniales, y desde que estos no gozan ya de preferencia en los mercados de la metrópoli, parece de toda justicia el abrogar aquellas restricciones, que solo podian justificarse en cuanto aquellos productos gozasen de proteccion.

En fin: esperemos que la sabiduria y esperiencia del parlamento británico, sabrán conciliar, en cuanto quepa, intereses tan variados, y, al parecer, tan opuestos.

Entre tanto: considerando á esa lejislacion tal cual ella existia en la fecha en que escribia nuestro autor, fué tal siempre el espíritu de competencia celosa con que varias naciones la miraron, que, creyendo arribar á los mismos resultados obtenidos por los ingleses, se esforzaron en imitarla por medio de Reglamentos jenerales, ó de disposiciones dispersas. El Reglamento de Francia, de Octubre de 1681, contiene algunas análogas, á que siguieron otras de 1716 y 1717, hasta que esta nacion dictó su *Acta de Navegacion y Comercio*, de 21 de Setiembre de 1793, que fué reglamentada por la ley de 20 de Octubre del mismo año.

Respecto á la propiedad, construccion, nacionalidad, registro &c de buques, las disposiciones inglesas y francesas (1), fueron sustancialmente acogidas por el reino de las Dos Sicilias, en los artículos 9 á 24 de su "Ley de Navegacion," de 30 Julio 1818

En España, ellas eran semejantes, segun la Ordenanza de Matricula de 1802. Sin embargo: el nuevo *Código de Comercio*, en su art. 590, declaró "libre á los españoles la adquisicion de buques de construccion extranjera:" pero este art. fué despues derogado espresamente: y el *Decreto* de las Cortes, de 12 de Octubre 1837 (2), puede ser mirado, en cuanto á esto, como el Acta de Navegacion de España.

Relativamente á lo que el autor llama política de las actas inglesas de navegacion, puede ser que ellas hayan sido debidas, menos á un cálculo profundo y de prevision razonada, que á la pujanza de las ideas esclusivistas,

(1) Las anteriores disposiciones, despues derogadas, de Inglaterra, sobre todo esto, y las vijentes hoy, están recopiladas en el *Nisi-Prius*, tom. 2, páj. 1214 á 1245: y las vijentes en Francia, idénticas, en gran parte, á aquellas, en Pardessus, *Cours cit.* §. 600.

(2) Se halla en el tom. 2, paj. 30, de la cit. *Recopil. de leyes y reales disposiciones &c.*

entónces dominantes (1). Sea de esto lo que sea, aunque ellas no fueron observadas en tiempo de Cromwell mismo, y fueron desaprobadas por muchos(2), se conquistaron despues la aceptacion, que sin duda se merecian entónces. Reyneval dice (3) que, en cuanto á sus principios de navegacion, ellas no pueden ser adoptadas por las demas naciones; pues aquella que tenga materias primeras que importar ó esportar, necesita libertad de comercio y de pabellon. Blackstone (4) se decide por su utilidad, bajo todos respectos. Ya nuestro autor trascribe el respetable sentir de A. Smith: pero se le olvidó agregar que este célebre economista, al tratar en otra parte de su obra (5), del comercio colonial, prueba largamente el perjuicio que trae el monopolio de ese comercio: bien que en este punto ha sido impugnado por Ganilh (6).

31.

Una decision del Nisi-Prius (7), estableció que la licencia otorgada *in diem*, protege el viaje empezado en tiempo, pero demorado por accidentes: y otra, que el seguro de lo conducido bajo ella, no se vicia por conducir otras cosas mas —En Francia, por el Reglamento de 1778, toda licencia solo sirve por un año; y no vale la otorgada por neutros á súbditos del enemigo, á no ser éstos naturalizados y domiciliados en el pais de tales neutros, desde tres meses antes de la guerra.

El uso de las licencias, que no deja de influir en la moralidad de los comerciantes, se arraigó, segun Kluber (8), desde 1803.—En 1811, se espidieron como 8.000 en Inglaterra, que antes habia espedido 16.000.

(1) Aun antes de existir esas Actas, ya la Francia, en sus Ordenanzas de 1566 y 1629, habia vedado el fletar buques extranjeros para el comercio frances.

(2) Diction. de Com. cit. tom. 1.º páj. 41 y 45.

(3) Lib. 2, cap. 4, §. 4.

(4) Lib. 1.º, c. 13.

(5) En el cap. 7, del lib. 4.

(6) La theor. de l'econom. polit. &c.: part. 2, lib. 3, cap. 9.

(7) Tom. 2, páj. 985 y 993.

(8) §. 315, not. b.

32.

Una de las actas de 1803, citadas por el autor, prescribe tambien la forma que se ha de guardar en la expedicion de aquellas licencias ó permisos que el rey otorgue bajo su sello, por medio de una Orden del Consejo, dada á virtud de una acta: esto es, la licencia debe espedirse por uno de los principales secretarios de Estado, á virtud de la Orden del Consejo, que le haya autorizado especialmente para espedirla, y cuyo duplicado se ha de agregar siempre á la licencia.

Por lo demas: observa Kluber (1) que: “frecuentemente se ha traducido mal la expresion inglesa *Orders of council*, por Ordenes de gabinete. Las Ordenes del Consejo, son dadas por el consejo privado del Rey, segun la mayoría de los consejeros privados, que son responsables de sus actos; mientras que el rey no lo es.”

(1) §. 311, not. a.

