

elementos teóricos y prácticos de que carecen en su mayor parte los proponentes particulares.

La Comisión ha hablado antes, del establecimiento de impuestos para la ejecución del proyecto benéfico que nos ocupa. El Parlamento de Inglaterra los ha votado con el mismo objeto; y la Legislatura de Buenos Aires en presencia de las necesidades y recursos locales, y de la extensión de los trabajos, fijaría las cuotas convenientes.

La Comisión prescinde de otros detalles que deben ser materia de estudios especiales, y reasumirá su pensamiento en las proposiciones siguientes:

1.º — Que la Municipalidad pida al Gobierno se sirva acordar que el ingeniero Coghill levante á la posible brevedad los planos y los presupuestos de los trabajos necesarios para la provision de aguas corrientes.

2.º — Que despues que hayan sido aprobados por quien corresponda, la Municipalidad, auxiliada de una comision de residentes, ya nacionales ó ya extranjeros, que el Gobierno nombre, quede encargada de la superintendencia de la obra, y de conservarla como un patrimonio feliz de nuestra culta capital.

Dios guarde al Sr. Vice-Presidente muchos años.

Constant Santa Maria. — J. Bernabé Molina. — Tomas Armstrong. — Juan Agustín García. — Hilarion Medrano. — Juan Robbio.



*El A. N. de "El Orden" 408
el autor*

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA.

TESIS

SOBRE LA

LIBRE NAVEGACION DE LOS RIOS.

PRONUNCIADA Y SOSTENIDA

POR

ANGEL JUSTINIANO CARRANZA,

EN LA

CÁTEDRA DE JURISPRUDENCIA

DE LA

UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES,

PARA RECIBIR

EL GRADO DE DOCTOR

El día 20 de Junio de 1856.



BUENOS AIRES

IMPRESA AMERICANA, CALLE STA. CLARA, NUM. 62.

1856.

Cup. 405. Bb. 17.

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA.

TESIS

SOBRE LA

LIBRE NAVEGACION DE LOS RIOS.

PRONUNCIADA Y SOSTENIDA

POR

ANGEL JUSTINIANO GARRANZA,

EN LA

CÁTEDRA DE JURISPRUDENCIA

DE LA

UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES,

PARA RECIBIR

EL GRADO DE DOCTOR

El día 20 de Junio de 1856.

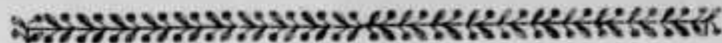


BUENOS AIRES

IMPRESA AMERICANA, CALLE STA. CLARA, 62.

1856.





A LA MEMORIA DE MI PADRE

El Sr. D. Angel D. Carranza.

Falleció en Córdoba el 6 de Agosto de 1855.

Al dedicar á vuestra grata memoria la Tesis de mi Doctorado, reco llenar en lo posible una de las primeras exigencias de mi conciencia; ya que el dolor que nos onluta y aflige no lo sabrá curar el tiempo; pues que nada hay en la vida capaz de llenar el vacío dejado en el corazon, por la ausencia eterna de un Padre!

A MI AMADO TIO Y HERMANO

*D. Mauro y D. Adolfo E. Carranza,
y en ellos á toda mi familia.*

Recuerdo de gratitud y amistad!

A. J. C.



HA MIS CATEDRÁTICOS. 12

Al salir de vuestro sábio patrocinio, os agradezco respetuosamente el esmero que habeis puesto en mi enseñanza de las nociones de la verdad y de lo justo, que encierra la noble ciencia del Derecho.



SS. EXAMINADORES

Presidente.

Sr. Dr. D. José Barros Pazos, Rector y Cancelario de la Universidad.

Vocales.

- » » » Rafael Casagemas, Catedrático de Derecho Natural y Público de Gentes, y de Derecho Civil.
- » » » Federico Aneiros, Catedrático de Derecho Canónico.
- » » » Clemente Pinoli, Catedrático de Economía Política.

Pro-Secretario.

- » » » Miguel Garcia Fernandez.

Padrino de Tesis.

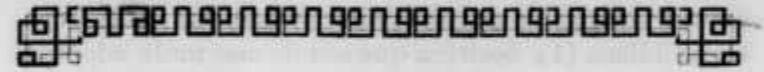
- » » » Rafael Casagemas.

Padrino de Grado.

- » » » José Benjamin Gorostiaga.

Replicantes.

- » » » Adolfo Insiarte.
- » » » Joaquin Granel.
- » » » Benjamin Zorrilla.



"La abertura de las vertientes del
"Plata, á las banderas extranjeras, es
"un acontecimiento casi tan importan-
"te, como el descubrimiento del Nue-
"vo-Mundo."

ARSENE ISABELLE.

Señores :



RESERVANDO una disposicion del Reglamen-
to orgánico de esta ilustre Universidad,
vengo á sostener ante vosotros la siguiente—

PROPOSICION.

*"Uno de los medios mas adecuados para fomentar el
comercio y atraer la inmigracion Europea á este continen-
te, seria declarar la libre navegacion de sus rios interiores,
tanto para la bandera mercante, como para la militar."*

El principio de la libre navegacion de los rios, ha
adquirido una justa celebridad de algunos años á esta
parte. El eminente publicista americano D. Andrés Be-
llo, fué el primer iniciador y propagandista mas entu-

siasta é infatigable de esta sublime doctrina en la República Chilena (1); doctrina que siendo mas tarde adoptada por la mayor parte de las secciones en que se divide el gran continente que habitamos, acabará por constituir el derecho público mas liberal y mas conforme á los intereses de la jóven tierra de Colon.

Permitidme, Señores, para seguir con órden, hacer una esposicion sumaria de las leyes y decretos que han promulgado hasta hoy los gobiernos americanos, relativamente á la libre navegacion de los rios, que servirá para poner mas de relieve el estado actual del principio que vengo á sostener.

Por ley de 18 de Octubre de 1852 reglamentada por el decreto de 24 de Noviembre del mismo año, el Estado de Buenos Aires, reconoció como principio, la conveniencia jeneral de la apertura del Paraná al tráfico y á la navegacion de todas las naciones.

La Confederacion Argentina, abrió al comercio extranjero y á la *bandera de guerra*, la navegacion interior, por decreto de 3 de Octubre de 1852, el que ha sido posteriormente sancionado en virtud del artículo 26 de su Constitucion, que dice testualmente: "La navegacion de los rios interiores de la Confederacion es libre para todas las banderas, con sujecion únicamente á los reglamentos que dicte la Autoridad Nacional."

El Gobierno Oriental del Uruguay, persuadido de la necesidad de proteger la libertad de comercio como un medio práctico de levantar al pais de la postracion en

(1) Varios de nuestros mas distinguidos publicistas abogaron calorosamente por el mismo principio con aplicacion á la República Argentina, haciéndose notar entre ellos el infortunado Dr. Varela, D. Agustin F. Wright, R. Indarte, Alberdi, Miguel Cané, L. Dominguez. &c.

que se encuentra, acordó igualmente la libre navegacion interior, por resolucion suprema del 10 de Octubre de 1853.

El Paraguay, despues de haber permanecido por largos años, en la mas completa clausura, abre sus puertos de improviso al mundo comercial, con grande aplauso de la civilizacion, y confirma el feliz principio de la libertad fluvial, celebrando tratados de navegacion y comercio, con la Francia, Inglaterra, Cerdeña y Estados-Unidos, en 4 de marzo de 1853.

La República Boliviana, promulgó, un decreto muy liberal, con fecha 28 de Enero de 1853, por el que se declaran libres para el comercio y navegacion de todos los pueblos, las aguas de los rios navegables, que fluyen por el territorio nacional, desembocan en el Amazonas y el Paraguay. Con este mismo fin se habilitaron varios puertos, á los cuales *podian arribar tambien los buques de guerra* de las naciones amigas. El Gobierno Boliviano, despues de invitar á todas las naciones de la tierra á la navegacion de sus rios interiores, promete asi mismo adjudicar terrenos de propiedad pública á los que, llegando á los puertos declarados francos, fijasen en ellos establecimientos agrícolas ó industriales. Tambien se declara libre la esportacion fluvial de los productos del suelo y de la industria nacional, y concluye ofreciendo un crecido premio pecuniario al primer vapor que arribase á alguno de los puertos indicados en el decreto.

El Gabinete Peruano, por decreto de 15 de abril de 1853, declaró la libre navegacion del Amazonas en la parte que le corresponde. Aquel decreto tiende á favorecer y atraer inmigrantes Europeos hácia las desiértas orillas del gran Rio; y para ello, propone á los colonos,

entre otras ventajas, las de concederles tierras públicas y exceptuarlos de las contribuciones mediante la organización de un régimen administrativo que ofrezca á la vez, garantías de proteccion y de libertad. (2)

En el Ecuador se ha hecho otro tanto. Por una ley del 26 de noviembre de 1853, se proclamó la libre navegacion de los rios interiores de la República, incluso la parte que le corresponde del Marañon. Los buques que navegaren dichos rios quedan exentos por veinte años de los derechos de puerto, como igualmente los efectos importados, por lo que respecta á los derechos de Aduana. Finalmente, se conceden terrenos de propiedad del Estado, á las familias bien sean indíjenas ó no, que quisiesen establecerse en las regiones bañadas por dichos rios.

El Imperio del Brasil, no obstante su civilizacion y adelanto, es el único Estado de Sud América, que poseyendo caudalosos rios interiores los ha negado hasta hoy á la navegacion universal. Las medidas generosas y altamente progresistas puestas ya en práctica por sus vecinos, y en las que afianzan su mas glorioso porvenir, no han sido suficientes á variar la política Imperial. Sin embargo, hay fundados motivos para creer, que los hombres pensadores de aquel pais, principian á convenirse de la necesidad de entregar á la libre navegacion las corrientes interiores del Brasil, como el único medio de seguridad y grandeza futura.

En el siguiente párrafo, extractado del *Correio Mercantil* del Janeiro, periódico ministerial de fecha reciente, se verá reasumida la opinion de la prensa

(2) Con este mismo objeto dirigió últimamente una representacion á la Asamblea Constituyente del Perú, el bravo General D. Juan O'Brien.

brasileña en la cuestion del Amazonas.—“¿Hay recelo (dice) de que el espíritu de invasion de los Americanos del Norte se despierte y nos amenace para el futuro? Equilibrese su influencia, abriéndose el rio á todas la Naciones y á todas las banderas. Solo los intereses comerciales de las grandes potencias han de defender aquellos parajes de la invasion Norte-Americana. Si la codicia desenfrenada arrastráre á algun pirata poderoso á la violacion del derecho de jentes, tanto se puede dar esa eventualidad, abriéndose el Amazonas, como dejándolo en el abandono de la naturaleza salvaje; con la diferencia, sin embargo, de que en el último caso, será solo el Brasil el que tendrá interés en repeler la agresion. Esta consideracion no es para despreciarse. Examinemos las dos hipótesis de invasion antes ó despues de la apertura del Amazonas por el Brasil. Las Naciones Europeas, para las cuales ese rio estaba cerrado, que tienen todo á ganar de su franquicia, aceptan el hecho de la invasion como natural, como lejítimo en relacion á sus intereses; y sin atender á las estériles reclamaciones del Brasil, entran en convenio con el primer invasor y reparten los provechos del atentado. Pero establézcase la cuestion de otro modo.—Admítase que hemos franqueado el rio y convidado la emigracion, el comercio, la navegacion para allí.—¿La invasion seria fácil? ¿El atentado pasaria desapercibido? ¿Las grandes potencias Europeas no defenderian sus intereses amenazados? Es claro. La única defensa de nuestro territorio del Amazonas está en el equilibrio comercial, en el equilibrio de influencia y de intereses que se deben allí fomentar y animar con la emigracion Europea y con la apertura de los rios.”

A juzgar por el espíritu de este artículo, el día en que los pabellones del universo, como emblema de la civilización, floten sobre las aguas del célebre Amazonas, llevando á sus calladas márgenes los preciosos frutos del comercio y de la industria, no tardará en ser una hermosa realidad, tanto mas útil, cuanto que ejerciendo una singular influencia en el mundo comercial con la creación de nuevos mercados de producción y de consumo, al paso que se difundiría la luz del cristianismo en ese número prodijioso de tribus nómades que allí vejetan abandonadas á un destino, contribuirá eficazmente á poner bien alto la ley que preside al desarrollo de la civilización en la América del Sud.

Al sostener que la libertad de los rios es un medio adecuado para atraer la inmigración europea á este continente, propendiendo al mismo tiempo al fomento del comercio y de la industria, me fundo de el bello ejemplo que nos presenta la gran Confederación del Norte, la que merced á la protección dispensada al extranjero, y á las empresas mercantiles, por medio de sábias instituciones, ha conseguido llegar al apojeo de la riqueza y del adelanto.

Se pregunta ¿cómo han podido los Estados Unidos rivalizar con las grandes potencias europeas en tan pocos años como llevan de existencia política? Acaso con el monopolio del territorio de la Union, poniendo forzadas limitaciones á la navegación y al comercio extranjero y dificultando la nacionalización de los inmigrantes? No, por cierto. Los estadistas americanos, guiados de un alto espíritu de progreso, comprendieron desde un principio, que para engrandecer su país y poner las bases del futuro, que hoy constituye su admirable presente,

éran de suma necesidad leyes benéficas y protectoras de la inmigración y del comercio, que desde aquel momento principiando á afluir allí, con sus capitales, su industria adelantada y su civilización, han transformado mas tarde aquellos desiertos y bosques lóbregos é impenetrables, en poblaciones numerosas, ciudades florecientes y mercados vastísimos. Tal es el augusto espectáculo que en nuestros días ofrece la patria de Washington á la consideración del mundo, y muy en particular á la de los Estados Hispano-Americanos, que comienzan á penetrarse de la necesidad que sienten, no de luchas estériles y sangrientas que hasta hoy han turbado su reposo, absorbido sus fuerzas y malgastado su tiempo; sino de inmigrantes, de poblaciones acostumbradas á la paz y al trabajo, que cual nuevos cruzados de la industria y de la libertad, vengán á dar vida á nuestros desiertos y plantar en la soledad las palmas fecundas de la civilización cristiana.

Ademas, seria injusto desconocer el gran vuelco que han dado en el sentido del progreso mercantil y social, las nacientes Repúblicas Americanas, y la nuestra en particular, de no mucho tiempo á esta parte. Concretando mis observaciones á los Estados que baña el Rio de la Plata, advertiremos á primera vista el inmenso movimiento comercial que se desarrolla en ellos, al impulso del sistema liberal y digno del siglo en que vivimos, cual es la libertad fluvial. Esta medida de regeneración y profunda sabiduría política, no tardará en producir los resultados que al tomarla se tuvieron en vista, á saber: la población y la prosperidad de estos países.

Es indudable que la inmigración extranjera viene á las rejiones del Sud de América, en alas del comercio ó

de la industria, y en demanda de las riquezas que en ellas abundan. Bien pues, facilitando las vías de comunicación y transporte, y suprimiendo de este modo la distancia que nos separa de los grandes centros de población, ¿no habremos dado un gran paso hacia el progreso y la redención social? ¿No habremos contribuido poderosamente al fomento de la inmigración y del comercio? Por otra parte, cuando se abren nuevas vías comerciales en un Estado, ó se multiplican las existentes, es sabido que tal Estado marcha por el camino del adelanto pues que, según el grado y altura á que se encuentra la civilización en nuestro siglo, se juzga de la prosperidad ó de la decadencia de un pueblo, por el mayor ó menor número de vías comunicables que posee. La Nación que carece de ellas, está condenada á la inmovilidad: es como el Dios Término de los Antiguos, sin pies y sin brazos.

Nuestra Patria, tan rica en elementos de todo género, hasta nuestros días, ha sido el pária de las sociedades en población y cultura. Cual es la causa? quien tiene la culpa en ello? Nuestro mal sentido económico, que lejos de llamar á la inmigración que derrama periódicamente el viejo-mundo, por medio de instituciones liberales y progresistas, secuestró la República, á la acción benéfica del inmigrante europeo, ese gastador de la civilización. Émulos de los Americanos del Norte en el valor para hacernos independientes, y dar las mismas instituciones á nuestro país, no lo hemos sido en las obras grandes de la paz, que solo piden el sudor del rostro que fecunda la tierra, y la firme voluntad del corazón para elevar á los pueblos á su majestuoso porvenir.

Proclamando la libre navegación de los ríos, ten-

dremos en poco tiempo lo que necesitamos, es decir, la afluencia de inmigrantes que vengan á dar á nuestras tierras, tan fértiles como las de Canaán, el valor de que carecen, y multipliquen las vías de todo género á que se adapta admirablemente la configuración de estos países.

El comercio, moderno *paladium* de la civilización universal, y "merced á cuyos esfuerzos las ideas como los Dioses de Homero, recorren el mundo en cuatro pasos," es evidente que ganará mucho con el nuevo sistema económico que se plantea actualmente en este continente; sistema que, poniendo en contacto con la Europa á comarcas centrales, y aun desconocidas, imprimirá nueva vida á las empresas mercantiles hasta hoy tan contrariadas por una política retrógrada y egoísta.

La ley de expansión de la humanidad, alcanza forzosamente su objeto, bien sea por los medios pacíficos de la civilización, ó bien por la conquista de las armas. El socialismo que, desarrollándose en Europa de un modo espantoso, amenaza traer á la práctica aquellas palabras irrefutables y de una lógica terrible: "vivir trabajando ó morir combatiendo" nos enseña el desequilibrio de cosas que tarde ó temprano, tendrá en estas apartadas regiones su rechazo violento, si nuestro buen sentido y previsión no idea los medios mas apropiados de que esa ley se realice sin estruendo y en bien común de ambos hemisferios.

La población de los estados Hispano-Americanos es escasa. Nuestro país, por ejemplo, formado por mas de doscientas mil leguas cuadradas de territorio, es apenas ocupado por un millón de habitantes; gota de carmin desleida en el río Paraná, según la feliz expresión de un elocuente escritor contemporáneo. Causa de nuestra corta

población y atraso, es el poco fomento, el ningún estímulo que se ha dado al comercio y á la inmigración, con las restricciones que en todo sentido se les ponía en tiempos no muy distantes. Ninguna sociedad pobre, atrasada, sin comercio y sin población, puede jamás ser poderosa ni tener los medios de resistir los ataques ó la conquista de la ambición extranjera. Es bien sabido que cuanto mas rico es un pueblo, cuanto mas estenso su comercio y numerosos sus habitantes, es tanto mas fuerte y respetable: es invencible. El ejemplo, como dejo apuntado, lo tenemos en los Estados Unidos.

Después del exámen que acabo de hacer del principio que sostengo, bajo el punto de vista de la Economía social, me ocuparé ahora, de la última parte de mi proposición, relativa á la navegación militar.

Leo en el Tratado de Derecho Público del señor Riquelme, estas notables palabras: "Los puertos y radas de un Estado abiertos al comercio extranjero, se consideran por el derecho de jentes, *abiertos tambien para los buques de guerra* de las demas Naciones; á no ser que exista una prohibición expresa consentida en los Tratados."

En virtud de este principio, jeneralmente admitido, en los Estados del Rio de la Plata, desde el instante mismo, que merced al triunfo de una política liberal y progresista, abrieron sus puertos fluviales á los buques mercantes de ultramar, es claro, que consentian tácitamente en la navegación militar; á que se agrega, que la ley promulgada por este Gobierno en 18 de Octubre de 1852, no exceptua espresamente de la libre navegación á los buques de guerra; y segun lo que se practica entre las Naciones cultas, la falta de prohibición en estos casos, debe entenderse como un consentimiento tácito, máxime,

cuando se considera que á causa de la protección que los buques de guerra están obligados á prestar á los de comercio de sus Naciones respectivas, los autoriza suficientemente para entrar en todos aquellos parajes abiertos á la navegación de estos.

El artículo 26 de la Constitución de la Confederación Argentina, á que he aludido mas antes, establece definitivamente: "que la navegación de los rios interiores de la Confederación es libre para todas las banderas, con sujeción únicamente á los reglamentos que dicte la Autoridad Nacional." Interpretando la mente de aquel artículo, creo muy natural comprender, que se admite á la libre navegación interior, á toda embarcación, bien sea de comercio ó nó, perteneciente á las Naciones amigas, puesto que dicho artículo no distingue ni hace diferencia alguna, sino que se refiere llanamente á *todas las banderas*, y muy bien se comprende que la bandera, es decir, los colores nacionales de un pais, son los mismos para los buques de comercio y para los armados en guerra. Establecer lo contrario, es una sutileza pueril.

Seria pues una palpable contradicción, otorgar por una parte, y aun fomentar el comercio de ultramar, atrayendo la inmigración y los capitales extranjeros á nuestro suelo, y prohibir por otra el amparo y la protección que los súbditos de las Naciones poderosas tienen fundado derecho á esperar de su Gobierno. Tanto quiere decir, el hecho de negar la llegada de las quillas de guerra, á los puertos frecuentados por el comercio del mundo.

Es muy sabido, SEÑORES, que el Gobierno Argentino, ha proclamado bien alto, que las corrientes interiores de la República, se entregan á la ley de los mares, sujetando su uso, únicamente á los principios reconoci-

dos en la reglamentacion de los mares litorales. De este modo lo ha declarado, observando al mismo tiempo, que así convenia á los mas vitales intereses de los Pueblos Unidos, pues que tal medida propende de un modo directo á fomentar la inmigracion y el desarrollo del comercio, poderosas palancas de la civilizacion moderna.

Se ha objetado, que una política semejante, ponía la independencia nacional á disposicion del elemento extranjero. Grave error!—Hallándose la República Argentina en la mejor armonía con las Naciones estrañas, está muy distante de temer la guerra ó recelar una conquista. ¿Y qué medio se presenta, por ventura, mas favorable, para evitar ambos casos que el de entregar su navegacion fluvial á los intereses comunes y rivales de las grandes potencias mercantiles de los dos mundos? Ninguno á la verdad. Pues que entonces todas las potencias se hallarian interesadas en la conservacion de su independencia, en la conviccion de que una conquista traeria por resultado inmediato el monopolio en favor de una sola, como sucedia bajo el antiguo réjimen colonial, de lo que hoy es permitido gozar á todas. Sin embargo, quiero suponer el caso felizmente lejano, de una guerra nacional. ¿Es justo creer que la libre navegacion interior facilitaria en sumo grado las operaciones del enemigo? A esto contestaré—que en el estado de guerra, poco ó ningun peso tiene en la balanza de la conciencia pública, la libertad de los rios, siendo la fuerza, y únicamente la superioridad en la fuerza, la que está encargada de decidir las cuestiones entre los belijerantes. De donde se puede deducir el ningun influjo que ejerce la libre navegacion, en la hipótesis de contienda armada con una potencia marítima. El camino que en tal caso queda á una Na-

cion, es poner en estado de defensa los puntos del litoral que mas se presten á ello para esperar al agresor. De este modo si es fuerte, cerrará indudablemente el paso á las escuadras enemigas que intentasen agredirla, manteniendo la superioridad. Pero de lo contrario, seria ilusoria, enteramente ilusoria, toda resistencia en ese sentido. El derecho calla ante la fuerza, su temible y sangriento enemigo. Nuestros Anales Militares, presentan un triste ejemplo de ello.

En tiempos normales, es decir, en el estado de paz—¿qué alarma puede ocasionar la presencia de los buques de guerra de las naciones amigas surtos en los rios interiores? De cierto que ninguna. Si tal fuera, los puertos de mar, que sirven jeneralmente de apostadero á las estaciones navales estrañas, se creerian con sobrada justicia el objeto de una continua amenaza. La misma razon milita en ambos casos, desde el momento que las aguas del Paraná, se han entregado, en virtud de una ley fundamental, á la libertad absoluta, y se han habilitado sus puertos para el comercio extranjero.

Felizmente ya pasaron para nunca mas volver, los resabiados principios que estuvieron tan en voga en la época anterior, cuando movidos de un exajerado espíritu de americanismo, veíase en cada buque extranjero que remontaba el Paraná, no el representante de la civilizacion del siglo XIX que intentaba abrirse camino hasta el fondo de estas rejiones privilegiadas pero incultas y desiertas, sino el representante de la agresion y de la conquista!

Advertid, SEÑORES, que la cuestion presente, no solo debe ser vista por el lado de los intereses argentinos; sino que la libre navegacion, la debemos conceder sin

restriccion de ninguna clase, desde el momento que, escuchando la voz de la justicia y de la razon, fué reconocida la independendencia de la República Paraguaya.

En efecto, la situacion jeográfica del Paraguay, no es de las mas ventajosas, pues que hallándose enclavado entre varios Estados, viene á ser un pais enteramente mediterráneo, no teniendo mas via de comunicacion con el exterior que el Rio Paraná. Ahora bien; admitamos por un momento la hipótesis, de que con motivo de ser dueños de la parte inferior de aquel rio, negásemos el tránsito á los buques mercantes y á los de guerra, que se encamináran á la parte superior, es decir, al Paraguay.—¿era entónces verdaderamente libre é independiente aquella República? Decididamente nó.—Su soberanía é independendencia vendrían á ser una mentira, un hecho negativo, al mismo tiempo que se le inferia una grave ofensa, con la clausura de la única puerta, por donde aquella Nacion situada en las cabeceras del gran Rio, esportando sus producciones, espera en cambio, la entrada del comercio y de la civilizacion, únicas fuentes del adelantamiento de los pueblos modernos.

Parece fuera de duda, que asiste un derecho fundado en la equidad y en la justicia, al Estado que posee la parte superior de un rio navegable, para bajar libremente hasta el Océano, sin que el Estado dueño de la embocadura pueda impedirselo, siendo un derecho acordado á los Pueblos en las convenciones celebradas por los Estados mas cultos de Ambos Hemisferios. (3)

Epilogando el derecho de los Ribereños, concluiré

(3) Mr. Henry Wheaton y Mr. Maury han sostenido valientemente esta doctrina en la América del Norte.

haciendo notar, que ningun mal puede temer, ni aducir razon alguna el Estado que posee la boca de un rio navegable, para negar el tránsito al vecino enclavado en la parte superior de ese mismo rio. Por otra parte, siendo los rios, en cuanto á la navegacion, de la misma naturaleza que el mar, esto es, ofreciendo ventajas ilimitadas, no encuentro una causa razonable para que un Estado niegue á los demas Ribereños, los beneficios de que pueden gozar todos cómodamente; y mas, cuando, aun en el caso de que los rios en su curso por el territorio de una Nacion, perteneciesen á esta, considerándose como su propiedad, me atrevo á afirmar, que dicha propiedad no puede dejar de reconocer ciertos límites, comprendiéndose en la clase de aquellas cuyo uso pertenece en comun á los pueblos de la tierra.

En resúmen, la Potencia que valiéndose de su posicion jeográfica, intentase negar á los otros ribereños la navegacion fluvial, desconociendo desde aquel punto un principio escrito en el Código eterno de la naturaleza y profundamente gravado en el corazon humano, á saber: que estando el mar abierto á todos los hombres, los rios lo están igualmente á todos los ribereños, les inferia una grave injuria, autorizándolos al propio tiempo, para que una vez agotados los medios pacíficos, se abriesen con la espada el camino del Océano.

SEÑORES:

He llegado al fin de mi tarea, y al pedirlos en este momento solemne una mirada benévola para este corto ensayo, no puedo ocultar el deseo que me anima, porque nuestro pais sea el primero en poner las bases del Dere-

cho Político Americano, que siendo la recta espresion del natural ó de jentes, sea mas conforme con el que la civilizacion aconseja ya adoptar á los Pueblos libres. Entónces, la gloriosa bandera de Mayo, que segun se ha dicho, tiene por divisas el blanco de las crestas de los Andes, y el horizonte azul de los grandes Rios, continuará siendo la feliz enseña del Pueblo, que despues de ser el primero en las batallas memorables de la independencia Sud Americana, marche fuerte y unido á la cabeza del progreso y de la civilizacion, haciendo triunfar por todas partes el principio de que si los Estados aspiran á ocupar el puesto que les está señalado por el Gran Lejislador del Universo, deben favorecer ámpliamente la inmigracion, y fomentar el comercio, sin establecer vergonzosas restricciones con la exclusion de la bandera militar de los puntos frecuentados por aquel.—HE DICHO.

V.º B.º

CLEMENTE PINOLI.



PROPOSICION ACCESORIA.

“El vendedor de un bien raiz con pacto de retrovendo, no tiene accion para rescatarlo de manos de un segundo comprador.”

V.º B.º

CASAGEMAS.



Angel J. Carranza.