

UN ACTA DE NAVEGACION DE LA REPUBLICA

Por Daniel MORENO
Profesor de la Facultad de
Derecho de la U.N.A.M.

Una de las cuestiones que prácticamente permanecen inexploradas, es la historia marítima de México; no porque no haya trabajos sobre la materia, sino por su escasez o porque constituyen apenas ensayos de obras serias. En lo que hace a la marina mexicana apenas contamos con unos *Apuntes para la Historia de la Marina Nacional*, del Capitán de Altura don Juan de Dios Monilla, que en efecto son lo que honestamente su título expresa, unos apuntes. Desafortunadamente esta materia, lo mismo que, en general, nuestro adelanto marítimo, está en pañales. Todo, a pesar de las campañas demagógicas de una “marcha al mar” que nadie sabe cuando iniciaremos en la realidad. Por tanto, el documento que ahora damos a conocer y que ni siquiera se menciona en el libro a que hemos aludido, es de primera importancia, tanto para nuestra historia marítima, como para el Derecho Mercantil.

En la poliédrica cultura jurídica y sociológica del ilustre jurista yucateco y político eminente, como con toda justicia le llama el tratadista Don Ignacio Burgoa, al prominente estudioso peninsular D. Manuel Crescencio Rejón (1799-1849), existe un capítulo casi podemos decir ignorado, pues la única mención aparece en su biógrafo D. Carlos Echánove Trujillo. Por otra parte, los más distinguidos historiadores del derecho y de una manera especial los que han analizado la rama del Derecho Privado, o con mayor especialidad el Derecho mercantil, no hacen siquiera alusión a su magnífico estudio, que, poco antes de morir, elaboró en el *Acta de Navegación de la República*. Lo mismo, mercantilistas que civilistas, o quienes han dedicado sus afanes a la investigación del Derecho Marítimo, pasan por alto este excelente trabajo, cuyo interés sube de punto si recalcamos que fue redactado el año de 1849.

Este estudio figura entre las iniciativas propuestas al Ministerio de Hacienda, del que era titular Don Bonifacio Gutiérrez en esos años. Se encomendó a D. Manuel Crescencio Rejón, quien fue auxiliado por su paisano y pariente el también abogado D. Joaquín García Rejón. Le fue encargado en los momentos en los que había el propósito de darle a nuestra marina cuando

menos la importancia que había tenido en la época colonial. Desde muy joven, Rejón, en los años de 1833, había insistido en un proyecto para el desenvolvimiento de ese ramo, imprescindible para las comunicaciones y el comercio. Convencido el ministro D. Bonifacio Gutiérrez, consideró que nadie mejor que D. Manuel Crescencio para su elaboración. Así surgió este trabajo. Recibió ese trabajo el nombre de *Acta de navegación de la República Mexicana*. El folleto respectivo, cuyo único ejemplar que he podido conocer se encuentra en manos del sociólogo Echánove Trujillo, fue dado a la luz pública en la Imprenta de D. Plácido Blanco, que se hallaba ubicada en la 1a. calle del Reloj, número 7 de la ciudad de México. Como indicamos, se dio a la estampa en 1849, meses antes de que muriera Rejón. Lo discutió la Cámara de Diputados, aprobándolo, en septiembre del mismo año, un mes antes de que falleciera el creador del Juicio de Amparo.

En la Exposición de Motivos se expresaba: "Penetrados de los graves males que ha sufrido nuestra marina mercante, con motivo de los enormes derechos diferenciales que se cobran a nuestros buques en los puertos de la isla de Cuba, nos propusimos examinar, a fines de febrero último, el remedio de esa monstruosa desigualdad que ha acabado con la opulenta marina, con que contaba Yucatán, antes de la independencia de la Patria". Estas afirmaciones no eran exageradas, como fácilmente lo comprobará quien siga adelante en la lectura del folleto que ahora reproducimos. Luego añadian:

"Limitada al principio nuestra atención a este solo punto, el examen de los tratados, que tuvimos que consultar, nos fue poco a poco conduciendo al grandioso resultado que aparece en el proyecto que acompañamos, y que acaba de someterse al Señor (se refieren al Congreso) por el Ministerio de Hacienda, a la discusión de los cuerpos colegisladores de la Unión".

Cuando algunos especialistas se refieren al Derecho Mercantil mexicano, o estudian el comercio, dentro del cual queda comprendida la ahora autónoma rama del Derecho Marítimo, se preocupan por mencionar los trabajos mas importantes que estuvieron en vigor durante la época colonial y principios de nuestra independencia, como las Ordenanzas del Consulado de Burgos, las Ordenanzas de Minería para la Nueva España y las Ordenanzas de Bilbao, que eran, éstas últimas, reconocidas como el mejor código de comercio de aquella época. Sabemos también que el primer Código de Comercio mexicano corresponde a 1854, y que es conocido mejor como Código Lares, debido a que el futuro colaborador del emperador Maximiliano fue su principal redactor. Sin embargo, desconocen el estudio de nuestro personaje, que no solamente es el creador del Juicio de Amparo, como ya se

ha reconocido, sino también uno de los más ilustres precursores del Derecho comercial y de las ordenanzas marítimas.

La monografía que a continuación se recoge, muestra los amplios conocimientos del autor, ya que como el propio Joaquín García Rejón expresó, él solamente fue su auxiliar; advertimos que se ven los conocimientos del autor, lo mismo de las ordenanzas marítimas nacionales y extranjeras, que de las leyes comerciales y arancelarias de Europa en general, como las de Inglaterra y de los Estados Unidos en particular, que eran los países que marchaban a la cabeza de esa legislación. Además, demuestran su conocimiento de la materia correspondiente en países tan diversos como Italia y Suecia, Alemania, Holanda y España.

Como ya se ha expresado, era un profundo conocedor de los graves males que “ha sufrido nuestra marina mercante, con motivo de los enormes derechos diferenciales que se cobran a nuestros buques en los puertos de la isla de Cuba”, y se propusieron examinar el “remedio de esa desigualdad que tanto había contribuído a destruir la marina yucateca, con razón considerada opulenta en los años cercanos a la independencia y en los que siguieron de inmediato”.

Con el propósito anotado se dedicó a preparar un minucioso examen de los tratados internacionales, con la idea de ofrecerlo al Ministerio de Hacienda para que éste a su vez lo enviase, como ocurrió, al Congreso de la Unión. Añadían que este organismo se penetraría de la “inmensa protección que puede proporcionarse al pabellón de la República, sin faltarse en nada a los pactos celebrados con las potencias extranjeras, y sin que se pudiera tachar a México de seguir un camino excepcional”, en vista de que la Gran Bretaña, Francia, España, Dinamarca, Estados Unidos o Suecia, países de poderosa marina mercante en el pasado siglo, tenían sistemas análogos.

Las difíciles condiciones que privaban en nuestro país, impidieron llevar adelante los propósitos del Acta preparada por Rejón. Sin embargo, cinco años después se promulgó una nueva Acta de Navegación, en la que la influencia de la que redactó el jurista del suroeste es evidente. Recibió el nombre de Acta de Navegación para el Comercio de la República Mexicana y la expidió su Alteza Serenísima, el Gral. Antonio López de Santa Anna, a la sazón Presidente y dictador en nuestro país. Decretada por ley de enero de 1854, tampoco tuvo tiempo de ser llevada a la realidad, pues en marzo de ese año estalló la rebelión de Ayutla, que encabezó Don Juan Alvarez y que dio al traste con la última dictadura del caudillo de Casa Mata y Manga de Clavo.

Como se puede advertir, la Exposición de Motivos es magistral, tanto como el análisis que realiza de los diversos decretos que habían estado en vigor. Rejón revela no solamente vastos conocimientos de los principios jurídicos generales que informaban la materia, sino también pragmatismo en el manejo casuístico de los preceptos. Fue este último trabajo, el postrer servicio que prestó a México.