

Mnf 74877

REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
UNIVERSIDAD CATOLICA ANDRES BELLO

AAQ0073

TESIS
HA 2003
M4

AAQ0073

**EL ALMIRANTAZGO REPUBLICANO.
1819-1822**

Trabajo presentado como requisito para optar al Grado de Magister en
Historia de las Américas

Autor: Herminia C. Méndez Sereno

Tutor: Alberto Navas Blanco

Caracas, febrero de 2003

**EL ALMIRANTAZGO REPUBLICANO
(1819-1822)**

INTRODUCCION.....	1-8
CAPITULO I.	
EL ALMIRANTAZGO ESPAÑOL.....	9-10
A. El Almirantazgo de Castilla.....	10-12
A.1 El Título de Almirante de la Mar Océano. Atribuciones..	12-17
A. Derechos del Almirante.....	17-24
B. El Almirantazgo de Sevilla.....	24-27
B.1 Motivos de su creación.....	27-28
B.2 Estructura del Almirantazgo Sevillano.....	29-30
B.3 Funciones del Almirantazgo.....	30-34
B.4 Procedimientos del Tribunal.....	34-39
C. La Administración de Justicia Marítima para las Indias...	40-49
CAPITULO II	
EL ALMIRANTAZGO REPUBLICANO. 1819-1822.....	50-51
A. Creación y jurisdicción. Intentos de traslado.....	51-54
B. Estructura y Organización. Atribuciones.....	54-59
C. Procedimientos del Tribunal.....	59-81
D. Almirantazgo y Derecho Internacional.....	81-88
CAPITULO III	
CORSO Y ALMIRANTAZGO.....	89-90
A. Armada Real versus Corso Republicano.....	90
A.1 Decadencia de la Marina Real Española.....	91-99
A.2 Fomento del Corso Republicano.....	100-108
B. Patentes de Corso y Corsarios.....	108
B.1 Patentes de Corso.....	108-113
B.2 Corsarios: Abusos y Piratería.....	113-127
C. Ordenanzas de Corso.....	127-134
D. Disolución del Tribunal del Almirantazgo.....	134-139
IV. CONCLUSIONES.....	140-144
V. COMENTARIO DE FUENTES.....	145-148
VI. FUENTES CONSULTADAS.....	149-157
VII. ANEXOS.....	158-220

INTRODUCCION

La Corte de Almirantazgo fue una institución creada por el Congreso Constituyente de Angostura de 1819 con el propósito de examinar y juzgar las causas de presas, combatir la piratería, resguardar el comercio y fomentar el corso. El gobierno republicano utilizó el corso para obtener el predominio marítimo contra España y resguardar su recién conquistada soberanía; y, en particular, mediante el tribunal de presas velar que se cumplieran las leyes marítimas en las aguas de su jurisdicción. En efecto, los objetivos perseguidos por el Almirantazgo tenían una estrecha relación con el Derecho Marítimo, cuya aplicación constituyó su objetivo central durante la guerra de independencia.

Esta institución cumplió, un papel importante en la historia política y jurídica de nuestro país durante el proceso de reorganización de la República. Cabe señalar que en este trabajo, nos dedicamos sólo al estudio de una institución, su funcionamiento y su trascendencia práctica para resolver asuntos marítimos.

Ha de observarse el examen que hacemos de los hechos prestando especial atención a los que nos conducen a reflexionar sobre los conceptos relacionados con el Almirantazgo. Usualmente se confunden los tres conceptos referidos al tema: el Almirante, figura central del Almirantazgo de Castilla, del que nos ocuparemos primero; el Almirantazgo, impuesto de carga y descarga, vinculado al Derecho de Anclaje, que grava la mercancía y la utilización del puerto; y, finalmente, el Tribunal o Corte de Almirantazgo, objetivo fundamental de esta investigación. Estas confusiones provienen de que este organismo, que

administra justicia en cuestiones del mar, guarda semejanzas con instituciones similares de España.

El tema lo abordamos en tres capítulos independientes pero que en conjunto forman una unidad. El primero, trata sobre los antecedentes obligados que muestran las funciones del Almirantazgo e ilustran sobre su razón de ser en España para administrar justicia en el mar. A tal fin, examinamos los Almirantazgos de Castilla y de Sevilla y la justicia marítima en las Indias. Allí destacamos cómo la administración central de España crea en Castilla la figura del Almirante de la Mar Océano con el propósito de organizar la marina, librar pleitos civiles y criminales, dirigir la navegación en corso, vigilar el comercio marítimo, juzgar presas y aplicar sanciones; es decir, que posee una amplia jurisdicción marítima, otorgada por el Rey. Esta autoridad es concedida al Almirante para librar pleitos en las costas, ríos y puertos de Castilla con los correspondientes derechos y privilegios. Al igual que al de Castilla, toca al de Sevilla juzgar los pleitos marítimos, vigilar las costas, enfrentar el contrabando y la piratería; funcionan como cuerpo colegiado e incluye entre sus miembros un asesor letrado en cuestiones de derecho. Sin embargo, en sus inicios, se limitaba a resolver los asuntos mercantiles que escapaban al Real Consulado.

En este orden de ideas, hemos considerado necesario mencionar la administración de justicia marítima en Indias. Ya para el siglo XVIII existen en América los llamados Tribunales Supremos de Justicia que, con el tiempo, derivan en Ministerios o Secretarías de Marina. Posteriormente, la intensa actividad naval española con motivo de la guerra de independencia americana permite que se establezcan los

Departamentos Marítimos o Apostaderos. Las Ordenanzas marítimas reglamentan el servicio naval y las causas son resueltas por los Comandantes, asesorados por un auditor que dicta sentencia. En 1808, el Consejo de Guerra es sustituido por el Consejo de Almirantazgo, tribunal de justicia militar con plenas facultades, que posteriormente es reemplazado por la Sala de Gobierno de Marina, que goza de todas las atribuciones asignadas por las Ordenanzas de Corso.

En el segundo capítulo estudiamos el caso venezolano e intentamos contribuir a la comprensión de un tema que forma parte de la guerra de emancipación, pero en sí, muy particular; se circunscribe a una institución prácticamente desconocida, que tuvo la responsabilidad de juzgar y vigilar el cumplimiento de las leyes marítimas en defensa de las costas venezolanas: la Corte de Almirantazgo, creada por decreto de Simón Bolívar, presidente del Congreso Constituyente de 1819.

Nuestro análisis permite examinar cómo la actuación de esta institución se correspondió con una normativa constitucional que justifica la guerra de independencia como la forma de ejercer el derecho que tienen los hombres de estas provincias de ser libres y soberanos. El restablecimiento de la República se halla estrechamente vinculado a uno de los elementos centrales del proceso de emancipación: la lucha por la libertad. En razón de ella, se hizo necesario responder a las situaciones suscitadas por la guerra en el mar creando una estructura estatal capaz de aportar soluciones apropiadas y apegadas a la jurisprudencia internacional.

En la guerra de independencia, el mar es un elemento de primer orden para defender las costas y un teatro de operaciones bélicas decisiva

para hostigar al enemigo e interrumpir sus comunicaciones con el ejército de Tierra Firme. El Almirantazgo, fundamentado legítimamente en el Derecho de Gentes y en el Derecho de Represalia, justifica el freno por la fuerza de las expediciones españolas y reglamenta el curso de la marina republicana con el objeto de defender la nación; estas medidas suponen la implementación de la Ordenanza de Corso de 1817 y, a su vez, exigen la creación de una norma jurídica propia adaptada a las circunstancias del país y a esta nueva institución, como la Ordenanza de Corso de 1819, que proporciona seguridad a la navegación y al comercio, así como reglamentar las acciones de los buques armados. De hecho, las represalias contempladas en el Derecho Internacional legitiman el derecho que tiene la nación de hacer respetar su libertad, derechos, posesiones y soberanía. El Almirantazgo es, pues, la institución que asume las funciones de controlar y juzgar los hechos que ocurren en el mar que involucran a los corsarios. Una vez que entra en acción esta institución, la guerra en el mar es, en lo sucesivo, ejercida por el corsario bajo la tutela del Estado que, amparado en el principio de que la guerra es defensiva, es entonces dueño de su territorio y mares adyacentes.

El tribunal tiene como presidente al licenciado Francisco Javier Yanes, quien vigila que se cumplan las funciones que impone el Reglamento Provisional para administrar justicia en los procesos marítimos conforme a las Ordenanzas de Corso, al Derecho Marítimo y al Derecho de Gentes.

El tercer capítulo estudia la pérdida española del control de las comunicaciones marítimas gracias al ataque de los corsarios republicanos, lo que causa la pérdida misma de territorios e incrementa

las actividades bélicas, con el consiguiente aumento del curso republicano. Aquí se hace evidente la importancia del mar como factor decisivo en la estrategia política independentista para asegurar el dominio del mar, y por ende de la soberanía, así como la relevancia del Almirantazgo, institución de rango constitucional a la cual corresponde esa responsabilidad.

El breve pero fructífero funcionamiento del tribunal hace posible limitar la investigación histórica a un período determinado de tiempo, incluido en el de la guerra de independencia. Como se sabe, el Almirantazgo republicano funciona durante cuatro años (1819-1822) en los puertos de la Villa del Norte en la isla de Margarita, y posteriormente en La Guaira, por lo que reviste un carácter específico y restringido.

La elaboración de esta monografía implicó un estudio pormenorizado de las fuentes del siglo XIX, y la posterior selección del tema; una vez comprobada suficientemente la veracidad documental y bibliohemerográfica, agrupamos el material en un esquema tentativo de trabajo, en función de los acontecimientos a nuestro juicio históricamente significativos.

La monografía se preparó sobre la base de dos grupos de fuentes, organizadas de acuerdo a su origen: primarias y secundarias. En el primero se encuentra un considerable volumen de documentos emanados del propio tribunal, sobre los cuales se fundamentan su autoridad, la estructura, funciones y actividades de la Corte de Almirantazgo. Estas fuentes nos permiten dilucidar los diferentes conceptos que dan cuerpo a la institución; además, dispusimos de testimonios localizados en repositorios documentales que comprenden: interrogatorios, informes del

fiscal, sentencias, copiadores de oficios, circulares, inventarios de presas, certificaciones, decretos, ordenanzas, patentes de corso, entre otros. Los textos de estos documentos constituyen, de hecho, fuentes de primera mano sumamente reveladores, gráficos y directos en los que se respetó la ortografía original.

Una de las más interesantes fuentes sobre la materia son los documentos reunidos en el Archivo de Francisco Javier Yanes que reposa en la Academia Nacional de la Historia. Cinco tomos de esta colección se refieren a la estructura, miembros, funciones y juicios de la Corte de Almirantazgo; es, quizás la más interesante de todas las fuentes consultadas, por las copiosas noticias y referencias de documentos que proporcionan un conocimiento amplio del tema.

Debemos resaltar que el jurista Francisco Javier Yanes, presidente de la Corte, fue el motor de la institución, como tal, uno de los principales protagonistas de esta historia: organiza el cuerpo de leyes que reglamenta el tribunal, adopta las Ordenanzas de Corso vigentes para la época y, en general, da cuerpo y pone en acción al corso republicano. Afortunadamente, se conservan suficientes documentos de esta índole, uno de los cuales, la Ordenanza de Corso de 1819, redactada por Yanes, se transcribe al final de este trabajo. Estas Ordenanzas y sus "Apuntes sobre Derecho Marítimo" son documentos inéditos del autor. La documentación consultada y utilizada en este trabajo es apenas una muestra de un riquísimo acervo histórico inexplorado que permite más de un excelente estudio de tal naturaleza.

También fue consultado, en el Archivo de la Academia Nacional de la Historia, el Archivo del General Carlos Soublotte, que recoge algunas

patentes de corso. De particular importancia son también los tomos localizados en el Archivo General de la Nación, en su Sección Corte de Almirantazgo, que contienen, *in extenso*, los juicios ventilados por el tribunal; además fueron examinadas las Secciones de Guerra y Marina e Intendencia del Ejército existentes en ese archivo.

En el Apéndice incluimos un grupo seleccionado de documentos con la finalidad de reforzar los argumentos que formulamos en el texto de nuestro estudio. Estos son apenas una muestra de un cúmulo de documentos consultados, que nos ambientan en el tema.

La investigación requirió, además, revisar ejemplares de la Gaceta de Caracas, publicados entre 1819 y 1822, que nos proporcionan un cuadro general de la guerra desde el punto de vista republicano y puede ubicarse en distintos archivos históricos.

Las fuentes secundarias fueron agrupadas en dos partes: la primera, de acuerdo al contenido específico del tema, comprende algunos títulos que dan a conocer el tribunal y corso español y permiten posteriormente hacer interesantes comparaciones; la segunda incluye fuentes de carácter general, son obras de contenido variado cuya consulta sirve para abundar sobre los aspectos políticos, económicos y sociales que rodean la guerra de emancipación. Debemos hacer aquí, por lo demás, la salvedad de que la bibliografía directamente relacionada con el tema es, como hemos podido apreciar, escasa tanto en su vertiente histórica como en la institucional.

En revistas internacionales se encontraron artículos de mucho interés relacionados con el Almirantazgo español, algunos de ellos elaborados a partir de fuentes originales.

De hecho, el papel histórico de la Corte de Almirantazgo no ha sido estudiado profundamente, sino que, en realidad, no existe ningún tipo de análisis sobre este tribunal marítimo venezolano. No obstante, hay una referencia sobre el tema en el Boletín de la Academia Nacional de la Historia, redactada por Francisco Alejandro Vargas cronista de la Marina ya fallecido.

En consecuencia, el estudio del Almirantazgo ofrece líneas de investigación inagotables y abre la posibilidad de continuar indagando sobre temas histórico - jurídicos vinculados a la guerra de independencia en general y al mar en particular.

CAPITULO I

EL ALMIRANTAZGO ESPAÑOL

El rey Alfonso X de Castilla se propone continuar con los planes de su padre, Fernando III, de emprender una gran empresa. Su mayor proyecto es la conquista de las tierras situadas más allá del Estrecho. Por este tiempo, se cristaliza la organización de una armada permanente cuando la administración central de la monarquía castellana crea un nuevo oficio, la figura de "Almirante de la Mar Océano".

La posesión de este cargo rector del Almirantazgo de Castilla concede ciertas prerrogativas a sus titulares, entre ellas, la jurisdicción sobre todos los que embarquen en la armada de la corona, cierto derecho sobre las mercancías importadas por mar, voto en el Consejo de Sevilla, cargo y dirección en el astillero, y asistencia a la Corte.

Asimismo, la importancia estratégica de Sevilla en el siglo XVII, establece esta ciudad como el centro del tráfico entre España y el resto de los países de Europa. Tiene, además, una gran importancia en el intercambio comercial con América de productos no sólo peninsulares sino europeos, lo que atrae infinidad de comerciantes extranjeros, sobre todo flamencos, que influyen en forma determinante en la vida mercantil y política ibérica. La necesidad de la monarquía de incrementar el comercio con Flandes; la tirantez en las relaciones políticas entre los mismos Países Bajos, divididos en adeptos y rebeldes a España; y el azote del contrabando exigen instaurar una compleja organización que favorezca, incentive y proteja las actividades comerciales de los súbditos

fieles a la corona. La ineficacia de algunas instituciones como el Real Consulado, llevan al rey Felipe IV a tomar medidas para mejorar el comercio e impedir el contrabando y la piratería.

La creación del Almirantazgo de Sevilla responde, al mismo tiempo, a los objetivos reales de mejorar la situación económica de los comerciantes, evitar el comercio ilegal de los rebeldes y ocuparse de todo lo concerniente al mar.

A. El Almirantazgo de Castilla.

A mediados del siglo XIII, las necesidades de la guerra obligan a la marina castellana a organizarse; ante la inminente campaña para la conquista de Sevilla, finalmente incorporada al reino cristiano de Castilla. Mediante pactos, por la vía diplomática, el rey Fernando III obtiene (en 1249) todas las tierras bajas del río Guadalquivir; región que incluye las ciudades de Lebrija, Arcos, Jerez, Sanlúcar hasta Cádiz. Castilla queda, de pronto, frente a un nuevo mar; se abren nuevas rutas al comercio y poco a poco toda la vida del reino se vuelca hacia el océano Atlántico.

Poco tiempo después, el 15 de junio de 1251, el rey Fernando otorga a Sevilla el privilegio del Fuero de Toledo, que establece diversas disposiciones especiales sobre los mercaderes, la gente del mar y los impuestos a los pobladores de la ciudad. Entre ellas destacan, por un lado, las que regulan la vida de los sevillanos llamados a servir a la política del monarca como armadores, combatientes e intermediarios en el movimiento mercantil del puerto; y, por otro lado, las que, además,

fomentan el auge de las comunicaciones, el tráfico, y preparan nuevas expansiones territoriales. El privilegio del fuero concede a los habitantes de los barrios aledaños al mar un alcalde propio sometido a la jurisdicción de los alcaldes de Sevilla. El alcalde de la mar es designado por el Rey o por sus sucesores y sus sentencias son apelables.

Entonces, Fernando III acaricia la idea de poner pie en Africa para asaltar el Magreb y atacar a los musulmanes en sus propias bases. Al morir le sucede su hijo Alfonso X, quien inicia su reinado planeando emprender una gran empresa de expansión territorial, proyecto estrechamente unido a su objetivo estratégico, que elevó a política de Estado, dominar el océano y organizar una poderosa marina real. En consecuencia, se dedica en 1252, a la reconstrucción, ya iniciada por su padre, de las atarazanas¹, que han de proporcionar los navíos necesarios para embarcar las huestes; comienza a establecer una serie de contratos con diversos cómitres o caudillos de mar, mediante los cuales éstos reciben aranzadas² de olivar e higueras, pan, casas en Sevilla y maravedíes para labrar tierras otorgadas el primer año después de concluida la expedición. Por su parte, estos hombres de mar se comprometen, por sus hijos y herederos, a ser cómitres al servicio del monarca, cuidar la nave que se les entregue y mantenerla provista de todo lo necesario: repararla y rehacerla cada nueve años para que siempre esté presta para navegar. Además, están obligados a incorporar cinco hombres armados con hierro, ballestas de estriberas, ballestas de

¹ La atarazana era un edificio con muelle y torre con 16 anchas naves que albergaban galeras y embarcaciones. Con el tiempo tuvo otros usos: pescadería, hospital, fábrica, etc.

² Medida agraria de distintas equivalencias según la región. En Castilla equivale a 4,472 metros cuadrados.

dos pies, lanzas, escudos y otros aprestos de guerra. Para hacerse a la mar, se les proporciona soldados, bastimentos y un sueldo. El botín de guerra obtenido es repartido por mitad al Rey y la otra parte entre los cómitres y tripulantes del navío. Si pierden la embarcación, tienen plazo de un año para rehacerla.

A.1. El Título de Almirante. Atribuciones.

Dos años más tarde, en diciembre de 1254, se organiza una armada permanente cuando la administración central del reino crea en Castilla un nuevo oficio, la figura del "Almirante de la Mar Océano". El Almirante es "el Cabdillo de todos los que van en los nauios para fazer guerra sobre mar"³. La creación de este Almirantazgo concede ciertas prerrogativas a sus titulares, entre ellas:

“ ‘ la jurisdicción sobre todos los que embarcaran en armadas de la Corona; cierto derecho sobre las mercancías importadas por mar; voto en el Consejo de Sevilla; cargo y dirección del astillero en que habían de construir naves y galeras por cuenta de la corona y asistencia a la Corte.’ ”⁴

El Rey nombra dos almirantes: el de Sevilla, que se ocupa de las galeras de la corona y dirige las expediciones en el Mediterráneo; otro que ocupa el cargo de Regente de los navíos mancos, sin remos o naves de vela. Ambos Almirantazgos, tienen en Sevilla su tribunal y su base de

³ Siete Partidas de Alfonso X. Partida 2º, Título 24º, Ley 3º en **Los Códigos Españoles Concordados y Anotados**, s/p.

⁴ Fernando Duro, **La Marina de Castilla**. Citado por Florentino Pérez-Embú, **La Marina Real Castellana en el siglo XIII**, pp. 9-10.

operaciones; están unidos a la empresa guerrera de Alfonso el sabio, y concebidos bajo el principio de que dominar el mar es imprescindible para organizar la marina. Tanto la flota de naos y la de galera, como los Almirantazgos de Castilla y de Sevilla, con jurisdicción en la costa mediterránea, pertenecen a un mismo proyecto estratégico; por lo demás se ha de advertir que, como es natural, estos oficios se otorgan de acuerdo a la voluntad de los reyes.

Observemos que, desde su nacimiento, el Almirantazgo es ostentado a la vez por dos Almirantes. Sin embargo, durante el reinado de Fernando IV se produce un continuo cambio de titulares. Los nombramientos se hacen de manera ocasional y, a veces, para atender las necesidades de la guerra. Estos cambios de titularidad son indicativos de la inseguridad política interna del reino y de la inestabilidad del oficio mismo de Almirante en su período inicial. Pero ya para finales del siglo XIV se consagra la designación permanente del cargo de Almirante en una figura de la nobleza castellana.

Debido a la guerra contra los musulmanes en Africa, el oficio evoluciona bajo el nombre de “Adelantado Mayor de la Mar”, que concede:

...“ todos los derechos que deve auer Almirante que los aya, assi como nunca mejor los ouo Almirante que fuesse de Emperador nin de Rey ...”⁵

Por lo tanto, se obliga a todas las personas vinculadas al océano a pagar derechos al Almirante; pero pese a que esta contribución constituye

⁵ *Ibíd.*, pp. 12-13.

ciertamente un privilegio, los oficios no son perpetuos y están limitados según las circunstancias y la capacidad de sus titulares.

La legislación de Alfonso X, en las Siete Partidas, caracteriza la figura política y guerrera del almirante castellano y le confiere un enorme poder, similar al del monarca;

“ Almirante es dicho es el que es cabdillo de todos los que van en los nauios para fazer la guerra sobre mar. E ha tan grand poder, quando va en la Flota, que es assi como hueste mayor, o en el otro armamiento menor que se faze en lugar de caualgada, como si el Rey mismo y fuesse. E sin todo, deue judgar todas aquellas cosas, que diximos en la ley que fabla de su oficio ”⁶.

Las Partidas insisten en que el Almirante, como jefe de las fuerzas armadas marítimas, debe ser obedecido al igual que el Rey. Su mando conlleva una autoridad y una jurisdicción especial sobre el ejército en el mar a sus órdenes. Además de esta jurisdicción, estrictamente militar, los Almirantes de Castilla, desde finales del siglo XIV, poseen preeminencias jurisdiccionales no militares que incorporan al oficio otras competencias necesarias para el ejercicio de su mando;

...“ ‘ juzgar todos los pleitos que en ella {la mar} acaecieren como en los puertos y lugares e en los lugares de ellos, fasta do entra el agua salada e navegan los navíos; e que vos el dicho Almirante hayades poder de poner e pongades vuestros Alcaldes e Alguaciles e Escribanos e Oficiales en todas las Villas e Lugares de los mis Reinos, que son Puertos de Mar, e para que conozcan e libren todos los pleitos criminales e civiles que acaecieren en la mar e en el río donde llegaren crecientes e menguaren según e en la manera que mejor e mas

⁶ Siete Partidas de Alfonso X. Partida 2º, Título 24º, Ley 3º. **Op. cit.**, s/p.

complidamente los otros mis Almirantes pasados lo pusieron o pusieredes en la dicha ciudad de Sevilla' ”⁷.

Es decir, el Almirante tiene entre sus funciones librar pleitos civiles y criminales que ocurran en el mar, río o tierra; en puertos y lugares de Castilla y en todas las aguas donde naveguen las embarcaciones del reino, así como imponer las sanciones correspondientes:

“ E otro si tengo por bien y mando que si alguno o algunos omes de la mar o del rio fizieren en la mar o en el rio por que menester sea fecha justicia en el o en ellos o bos fueren desobedientes a vos o a los vuestros oficiales en la mar o en el rio o en la tierra que podades vos el dicho Almirante fazer o mandar fazaer justicia en el o en ellos y de les dar o mandar dar aquella pena o penas que de derecho mereçen aver ”.⁸

La universalidad de esta jurisdicción marítima, tanto civil como criminal, sobre todas las costas, ríos navegables y puertos se extiende por todo el reino de Castilla desde Cartagena a Fuenterrabía, Sevilla y los puertos de Cádiz, Sanlúcar de Barrameda y Santa Marta, por lo que se ordena, a finales de los siglos XV y XVI, a todas las autoridades de ciudades y villas que no impidan al Almirante ejercer estas potestades en sus puertos y costas.

Ahora bien, la naturaleza misma del oficio, así como su gran autoridad y relieve, exige que su titularidad se le conceda a hombres de determinado rango social, que reúnan ciertas condiciones como linaje, competencia, valor, don de mando, desprendimiento y lealtad al

⁷ “ Nombramiento de don Alfonso Enríquez como Almirante de Castilla ” en Gonzalo Martínez Díez, *Los Almirantazgos de Castilla y de las Indias*, p. 71.

⁸ Martín Fernández de Navarrete, *Colección de viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde finales del siglo XV*. T.I, p. 358.

Soberano⁹, necesarias para tener bajo su mando eficaz y responsablemente a gente de diversas clases: cómitres, naocheros, ballesteros y otros hombres del mar.

Las atribuciones del Almirante se basan en su condición de Caudillo Supremo del Mar. Tiene el privilegio de juzgar pleitos sobre asuntos e individuos vinculados a la marina; pero, además, goza de prebendas de carácter económico, como el derecho a determinadas rentas sobre el valor de las embarcaciones capturadas en la guerra, tasas o gravámenes que deben pagar los navíos por despachos o licencias, etc.

En fin, el Almirante es el oficial real encargado de dirigir la navegación en corso, el fuero del mar, el comercio marítimo y los impuestos a que éste dé lugar, y la construcción de buques y armamentos; es decir, todos los aspectos de la vida marítima son de su competencia. En lo judicial, depende de la administración central de justicia en pleitos vinculados al mar y la navegación. Está jerárquicamente por encima de los cómitres o capitanes de guerra que conforman la flota o armada.¹⁰ Los cómitres sólo pueden ser juzgados por el Rey, en su defecto, por el Almirante, con un permiso especial del monarca.

Durante el siglo XV, el Almirantazgo de Castilla sufre una reforma profunda. De Adelantado, el Almirante se convierte en un palaciego cuyo único objetivo es aumentar sus beneficios; sin embargo, aún debe enfrentar a los corsarios. Las actividades y el cargo del Almirante llegan a separarse a tal punto que, en 1475, el Almirante de

⁹ Siete Partidas de Alfonso X. Partida 2^o, Título 24, Ley 3^o. *Op .cit.*, s/p.

¹⁰ Los cómitres son caudillos de mar o capitanes que pueden juzgar en las contiendas que se presenten en sus navíos y están sometidos a la autoridad del Almirante de la flota.

Castilla no está vinculado a las aguas del estrecho, no dirige los planes de ataque marítimo ni aconseja a los reyes en estas lides. El cargo deviene, para entonces, meramente nominal, sin ejercicio efectivo de la marina real. A partir de esa fecha, el propio monarca mediante sus capitanes de flota o armada, coordina la guerra en el mar. En el momento de las Capitulaciones de Santa Fe, los privilegios y derechos del Almirantazgo de Castilla, detentados entonces por don Fadrique Enríquez, sirven de pauta para el nuevo oficio de Almirante de la Mar Océano, concedido a don Cristóbal Colón.

A.2 Derechos del Almirante.

Además del mando militar y de la jurisdicción marítima, el Almirante disfruta de una serie de derechos económicos provenientes de su participación en la captura de las presas realizadas por las flotas o armadas del Rey y del botín de los corsarios particulares. Las Siete Partidas de Alfonso X le garantiza, después de haber separado la parte de los beneficios del monarca, un séptimo de las ganancias:

“... Otrosi deuen al Almirante despues de desto, el septimo, porque es cabdillo dellos mayor, so el rey...”¹¹

Con el tiempo, los derechos de presas del Almirante aumentan hasta un tercio (1/3), los otros dos tercios (2/3) son para el Rey; también, de las presas capturadas por naves corsarias particulares, le corresponde un tercio (1/3).

¹¹ Siete Partidas de Alfonso X. Partida 2ª, Título 26, Ley 30. **Op. cit.**, s/p.

Esta prerrogativa se modifica a finales del siglo XV, cuando se concede a Cristóbal Colón, como Almirante de las Indias, sacar por tres años el octavo sin costa o derecho alguno; luego se le permite descontar los gastos y de lo que resulte se saca el diezmo para el Almirante. Pasado este tiempo, el beneficio se distribuye en el orden siguiente: primero el octavo, luego las costas y finalmente el diezmo;

“... De lo que aveis avido fasta a qui, vos fasemos merçed. E por que vos el dicho Almirante desys que de lo que adelante se oviere de las dichas yslas, se ha de sacar primera mente el ochavo, e de lo que resultare se han de sacar las costas, e despues el diezmo; e por que la orden thenor de la dicha capitulacion, parece que se deven sacar primero las costas, e despues el diezmo, e despues el ochavo, e non esta por agora averiguando, como esto ha de haser; es nuestra merçed, por haser merçed a vos el dicho Almirante. Pero pasado el dicho tiempo, que se haya de sacar el dicho diezmo e las costas e ochavo, segund en la dicha capitulacion se contiene. E por esta merçed que vos fasemos por el dicho tiempo, non se os de, ni quete mas derecho del que teneys por virtud de la dicha capitulacion ...”¹²

Los Almirantes perciben un conjunto significativo de ingresos provenientes de las tasas o gravámenes que deben pagar las embarcaciones y sus mercancías por carga y descarga en los puertos de Castilla y por el despacho o licencias de las naves. Estas rentas y derechos de los almirantes son: el anclaje, que consiste en dos doblas castellanas por cada carraca o por si el navío procede de Sevilla, Sanlúcar, Cádiz o de Santa María; el derecho de carga, que corresponde a

¹² Félix E. Bigotte, *Colón y el descubrimiento del Nuevo Mundo*. Tomo III, Doc. N° XIV, p. 96.

1/3 del flete de cada nave o una dobla castellana por cada cinco toneladas de carga; y, finalmente, la carga que no abone una dobla castellana por cada cinco toneladas y sea descubierta es confiscada por el Almirante. Estos derechos dan lugar a un arancel aprobado en 1512 por el Rey, que grava indistintamente las naves y mercancías que salgan de los puertos de Sevilla. No excluye a las naves provenientes de las Indias; sin embargo, inicialmente se exceptúan las naves cuyo tráfico comercial está a cargo de la corona. Perciben, pues, un grupo de derechos económicos o tasas de cualquier actividad militar sobre el tráfico comercial marítimo en tiempo de paz, que afectan la carga y descarga de mercancías y el anclaje de las embarcaciones. El pago que reciben por derecho de Almirantazgo dura hasta noviembre de 1543. Desde esta fecha, el privilegio del oficio se reduce, queda sin jurisdicción y se disminuyen sus ingresos económicos. Sin embargo, el Almirantazgo dispone aún de algunos derechos en el puerto de Sevilla hasta principios del siglo XVII, cuando el cargo es definitivamente suprimido.

Además del mando militar, la jurisdicción civil y criminal marítima, y los derechos económicos sobre las presas y tráfico marítimo, se le confieren otros privilegios y preeminencias como el oficio de guardasaca de las cosas vedadas, que consiste en impedir la exportación de mercancías prohibidas. Esta guardería de la saca tiene un alcance territorial igual que su jurisdicción, el cobro de rentas y derechos a la totalidad de las costas, ríos y puertos del reino de Castilla. Igualmente, se le confiere un puesto de regidor en el Consejo de Sevilla, que arrienda al Teniente de Almirante.

En el siglo XV, a propósito del descubrimiento de las Indias Occidentales por Cristóbal Colón, se crea el Almirantazgo de Indias. Ambos Almirantazgos, el de Castilla y el de Indias, son idénticos en su composición; sólo se distinguen por la jurisdicción asignada a cada uno de ellos, según la línea geográfica trazada por los Reyes Católicos en 1493 al confirmar el nombramiento de Colón como Almirante de las Indias:

“... que comienza por una raya o línea que nos habemos fecho marcar que pasa dende las islas de los Azores a las islas de Cabo Verde, de septentrion en austro, de polo a polo; de manera que todo lo que es allende de la dicha línea al Occidente es nuestro e nos pertenece; e así vos facemos e creamos nuestro almirante ”¹³.

Al almirante Cristóbal Colón le corresponde el mismo poder y jurisdicción sobre todas las islas y tierra firme que descubra al occidente del meridiano de las mencionadas islas.

De hecho, el Almirante se vincula al palacio y a las intrigas cortesanas para acrecentar sus preeminencias feudales. La figura es, entonces, patrimonio seguro de una familia. A partir de ese momento, el título es concedido por los reyes a sus descendientes:

“ Prima mente, que Vuestras Altesas como Señores que son de las dichas oçeanas, fassen dende agora al dicho Don Chistoval Colon, su Almirante en todas aquellas yslas, e tienen tierras firmes, que por su mano e industria se descubriran, o ganaran, en las dichas mares oçeanas durante su vida; e despues del muerto, a sus herederos e subçesores de uno u otro perpetuamente, con todas aquellas preheminiencias

¹³ Gonzalo Martínez Diez, *Op. cit.*, p. 68.

e prerrogativas pertenecientes a tal oficio...»¹⁴

Por este tiempo, se precisan sus derechos y cambian sus deberes; pero siempre es patrimonio, de hecho, aunque no de derecho, de una familia. Así, al título de Almirante se agrega el de Virrey y Gobernador de las islas y tierras descubiertas de acuerdo a la demarcación de Castilla; también se le concede plena autoridad civil y criminal para determinar cualquier causa:

“... es nuestra merced e voluntad que vos el dicho Christoval Colon despues ayades descubierto, e ganado las dichas yslas e terra firme en la dicha mar oçeana, o qualquier dellas, que seades nuestro Almirante de las dichas yslas e terra firme, que asy descubriedes e ganardes, e seades nuestro Almirante e Viso Rey e Governador d' ellas, e vos podades dende en adelante llamar e yntitular Don Christoval Colon, e asy vuestros fijos e subçesores en dicho oficio e cargo se puedan yntitular e llamar Don, e Almirante, Viso Rey e Governador de ellas, e para que podades usar e exerçer el dicho oficio de Almirantadgo con el dicho oficio de Viso Rey e Governador de las dichas yslas, e terra firme, que asi descubrierdes e ganardes para vos, e par vuestros lugar tenientes, e oyr, e librar todos los pleitos, e cabsas çeviles e criminales tocantes al dicho oficio de Almirantadgo, e de Viso Rey, e Governador segundo fallardes por derecho, e segundo lo acostumbran usar e exerçer los Almirantes de nuestros reynos; e podades punir e castigar los delinquentes; e usedes de los dichos ofiçios de Almirantadgo, e Viso Rey, e Governador vos, e vuestros dichos lugar tenientes en todo lo que a los dichos ofiçios, e a cada uno dellos, es anexo e concerniente ...»¹⁵

¹⁴ Félix E. Bigotte, *Op. cit.*, Doc. N° XIV, p. 96.

¹⁵ *Ibidem*, Doc. N° III, p. 44.

Por otra parte, los reyes confirman al Almirante Colón todas las facultades y preeminencias que han tenido todos los almirantes, virreyes y gobernadores de los reinos de Castilla y León:

“... e despues de vuestros dias podades tener e tengades los dichos oficios de Almirante e Viso Rey e Governador del dicho mar oceano, e yslas e terra firme, que asy haveis descubierto e fallado, e desçubierdes e fallardes de aquí adelante, con todas aquellas facultades e preheminençias e prerrogativas, de que ha gosado e gosan los nuestros Almirantes e Viso Reyes e Governadores, que han sydo e son, de los dichos nuestros Reynos de Castilla lla e de Leon, e vos sea acudido con todos los derechos e salarios a los dichos ofiçios anexos e pertenesçientes, usados e guardados (...) e poder e facultad para que las dichas naves mares podades e usades del dicho ofiçio de nuestro Almirante con todas las cosas, e en la forma e manera, e con las prerrogativas e preheminençias e derechos e salarios gosaron e gosan los nuestros Almirantes de las dichas mares de Castilla e de Leon...”¹⁶

Así, las mercedes y privilegios que tiene el Almirante Mayor de Castilla se trasladan al Almirante de las Indias con las mismas prerrogativas, libertades, derechos y salarios. Pero el ejercicio de la jurisdicción marítima tropieza en todas partes con la resistencia de las autoridades locales, y sólo se hace efectivo en Sevilla y demás puertos de su arzobispado y en el obispado de Cádiz. Esta dificultad para implantar la jurisdicción civil y criminal del Almirante en las actividades de algunos puertos también es común a los Almirantazgos de Castilla e Indias.

¹⁶ *Ibíd.*, Doc. N° VI, pp. 68-69.

Entre 1490 y 1537, el Almirante es privado de hecho del mando de las flotas. Los asuntos del mar son dirigidos por los reyes mediante comisionados y capitanes. No obstante, Colón ejerce un mando militar efectivo y real; sin embargo, sus descendientes sólo tienen título honorífico, sin poder práctico. Únicamente su hijo Diego, ocasionalmente, dirige alguna flota en los mares de su competencia; el resto de la descendencia de Colón tiene un título sin dominio efectivo. En realidad, la capacidad para el dominio del mar, el adiestramiento militar y las exigencias del oficio para el ejercicio y dirección de la guerra son más fuertes que cualquier título o derecho hereditario para los Almirantes de Castilla e Indias, que sólo poseen un mando honorífico en la flota.

En 1540, cuando el Almirantazgo de don Luis de Colón se reduce a los puertos de Castilla hasta Sevilla, el oficio sufre nuevamente modificaciones: el Almirante nombra un lugarteniente que en su ausencia tiene voz y voto en los cabildos, ciudades y villas bajo su dirección; un alcalde de mar que conoce las causas civiles y criminales relacionadas con el Almirantazgo; da audiencia, libra pleitos relativos a su jurisdicción; nombra un alguacil que se encarga de la justicia y procura tener su propia cárcel. De esa manera, almirante, teniente y alcalde de mar pueden administrar justicia en mares, ríos y puertos que les competen sobre pleitos civiles vinculados a la navegación y sus embarcaciones; sentencian y aplican sanciones o penas. Los pleitos tanto civiles como criminales son conocidos en primera instancia por los alcaldes de mar y se apelan ante el teniente o almirante y, de éstos, a la persona del Rey.

Entre 1538 y 1543 se comienzan a reducir los privilegios del oficio, a la vez que éste pierde jurisdicción y se reducen sus ingresos económicos. En vista de las dificultades para ejercer el Almirantazgo, don Luis Colón renuncia a sus derechos en las Indias, en virtud de lo cual, en 1556, se extinguen la jurisdicción y los derechos económicos del Almirantazgo que los sucesores de Cristóbal Colón no llegan a disfrutar. Siglo y medio después, en 1705, es suprimido el Almirantazgo de Castilla; luego, el 12 de enero de 1726, Felipe IV resuelve no proveer la sucesión de este Almirantazgo y, posteriormente, en 1737, unifica los Almirantazgos españoles bajo el cargo de Almirante General de la Armada. Por tal razón, el Almirantazgo de Indias queda definitivamente suprimido.

B. El Almirantazgo de Sevilla.

El crecimiento mercantil que España alcanza en la Edad Media, las relaciones políticas que establece con los diversos poderes de la Europa central, el descubrimiento y anexión de América a la corona de Castilla, y, por último, la unidad de los antiguos Estados peninsulares, llevan a los monarcas hispanos a establecer nuevas instituciones, como el Consulado y la Casa de Contratación de Sevilla, que jugarán un papel importante en la vida mercantil de la naciente nación española.

Sevilla es el centro de negocios de los marinos y mercaderes que hacen la ruta de Canarias y de Guinea. La importancia de esta ciudad es consecuencia obligada del tráfico trasatlántico y de su repercusión en el comercio entre España y el resto de los países de Europa, así como del intercambio comercial con América de productos no sólo peninsulares

sino también europeos. Por esta razón y a la sombra de la Casa de Contratación de Sevilla, se establecen en España una infinidad de comerciantes extranjeros, entre ellos, los flamencos quienes influirán decisivamente en la vida comercial y política española, a tal punto que los monarcas conceden toda clase de facilidades a sus súbditos flamencos establecidos en la capital andaluza para que desarrollen sus actividades sin trabas ni dificultades. Son ellos mismos quienes solicitan al Rey remediar la caótica situación a que ha llegado el comercio del país.

El modelo de Almirantazgo establecido en la ciudad de Sevilla se extiende a otros puertos; pero Sevilla, por razones económicas y geográficas y por contar con la mayor tradición marinera organizada, centraliza el comercio indiano. A partir de este momento, el puerto sevillano se convierte en primer objeto de las preocupaciones navales de los reyes de Castilla y en el centro de la navegación mercantil española.

La figura de esta institución se va conformando desde el siglo XIII y halla su configuración definitiva en el siglo XIV. Su tribunal funciona hasta 1545. A partir de entonces, sólo queda al Almirante la percepción de su renta o impuestos sobre mercancías y tráfico; cuando el título se convierte en un cargo meramente palaciego, los almirantes arriendan sus derechos al Teniente.

Al Almirante le corresponden dos atribuciones principales: juzgar los pleitos sometidos al fuero del mar y nombrar los alcaldes, alguaciles y escribanos; y, adicionalmente, el de guardasaca de las cosas vedadas, cuya obligación es vigilar la costa y perseguir los barcos dedicados al comercio ilegal, que, en caso de ser capturados, son secuestrados junto a sus géneros prohibidos, y apresado su dueño. De lo hecho, debe dar

cuenta inmediata al Rey. Cada persecución y apresamiento van seguidos de un juicio o causa.

Entre tanto, en Castilla, la jurisdicción sevillana del Almirantazgo es la única que se mantiene sólida desde el siglo XIV al XVI, sin duda porque los Almirantes asumen y amplían la jurisdicción sobre gentes de mar prevista en el fuero de Sevilla.

La jurisdicción sevillana no se ve afectada por la creación del Almirantazgo de Colón; tampoco por la posterior de la Casa de Contratación en 1503, mientras ésta sólo tuvo jurisdicción administrativa para examinar y ejecutar sus propias decisiones gubernamentales¹⁷. Pero la Real Provisión de 1511 que otorga a la Casa de Contratación jurisdicción civil y criminal en todas las cosas del comercio y navegación de las Indias, cercena parte importante de la jurisdicción del Almirante de Sevilla y demás puertos de Andalucía, limitándola a la navegación peninsular, europea, africana y como último destino, a la islas Canarias¹⁸

La extinción de la jurisdicción marinera del Almirante castellano en Sevilla está unida a la erección del Consulado mercantil sevillano, el 23 de agosto de 1543. Las dos jurisdicciones, la antigua del Almirante y la más reciente de la Casa de Contratación, se unifican en el Consulado de Sevilla.

¹⁷ Gonzalo Martínez Diez, *Op. cit.*, p. 79.

¹⁸ *Idem.*

B.1 Motivos de su Creación.

La fundación del Almirantazgo, que responde al mismo tiempo, tanto al objetivo de mejorar la situación económica de los comerciantes naturales de aquellas tierras domiciliados en Sevilla como al de evitar el comercio ilegal de los llamados rebeldes, data de una Real Cédula de Felipe IV, de 4 de octubre de 1624 cuyo título es "Almirantazgo de los comercios obedientes y provincias septentrionales, con la provincia de Andalucía y Reino de Granada".¹⁹

Entre las razones que mueven al monarca a escoger la ciudad de Sevilla como residencia para esta institución, está la conveniencia de incrementar el comercio con Flandes y superar los inconvenientes de la época:

"Por quanto se me ha representado por algunas personas zelosas de mi servicio, particularmente vassallos mios de los Payses obedientes de Flandes, la grande disminucion, en que venido el comercio entre ellos y los naturales desios Reynos, y lo mucho que convendría esto a mejor estado, por los medios que parecieren más conveniente, y con los que les se escussasen y segurassen los daños que hasta aquí se han experimentado y ha padecido y se esforçasse y restaurasse la contratacion entre estos Reynos y aquellos Estados, con beneficio de los naturales deellos sin que entren a la parte los rebeldes. Y que entre diversos medios que se me han propuesto, se ha tenido por el mas ajustado y de mejores calidades para el intento, formar un almirantazgo, donde entrassen todos los naturales de las Provincias obedientes de Flandes y sus descendientes que residen en España..."²⁰

¹⁹ Real Cédula de 4 de octubre de 1624 que establece el Almirantazgo de Sevilla, en Ignacio de la Concha, *El Almirantazgo de Sevilla*, p. 475.

²⁰ *Idem.*

El Rey ve en el Almirantazgo una respuesta a los acuciantes problemas de la corona para mejorar la situación mercantil entre una y otra zona, conservar y tranquilizar a los comerciantes dentro y fuera del territorio español, y frenar el auge del contrabando. En términos generales, el Almirantazgo es una institución afín a las ya existentes de carácter mercantil; pero su objetivo primordial es evitar el comercio ilegal. No se olvide, sin embargo, que las actividades mercantiles del Consulado y la Casa de Contratación de Sevilla son más extensas, pues regulan el comercio con territorios lejanos, cuya producción de manufacturas está fuera del alcance de la inspección real, sobre todo en la dividida geografía de los Países Bajos. Con algunas salvedades, el Almirantazgo se establece con las mismas prerrogativas, jurisdicción, funciones, derechos, estructura y organización que el Consulado:

“ Por las causas y razones referidas es mi voluntad y tengo por bien, entre ellos se forme un Consulado y Compañía con título de Almirantazgo de los comercios de los Payses obedientes de Flandes y Provincias del Andalucía y Reino de Granada, y que para su Gobierno y administracion nombre y elijan de entre sí siete personas las de mayor satisfaccion y inteligencia y de la hacienda y caudal bastante, arraigadas en España, prácticos e inteligentes, en el comercio de Europa, y que esté a cargo de ellos el gobierno de todo lo tocante al dicho Almirantazgo, su comercio, navegaciones y todo lo demas a ello anexo y concerniente...”²¹

²¹ Artículo 1 de la Real Cédula de 4 de octubre de 1624. *Ibíd.*, p. 482.

B.2 Estructura del Almirantazgo.

La estructura de gobierno del Almirantazgo sevillano está formada por una Junta constituida por siete miembros con jurisdicción civil y criminal; uno de ellos, el administrador perpetuo, es su primera autoridad; los restantes ocupan los cargos de veedor, procurador, contador y pagador. En principio, la Junta es elegida por todos los miembros del Almirantazgo, pero luego esta disposición es anulada y el Rey se reserva su designación:

“... se hayan de nombrar siete personas que gobiernen y administren dicho Almirantazgo y compañía, con plena jurisdicción en lo civil y criminal, que en dicho Almirantazgo se refiere. Y porque conviene que las siete personas sean de la bondad, confidencia y fidelidad que es necesaria (...) Y les mando acepten y reciban los dichos oficios, sin excusarse cosa alguna, por convenir así en mi servicio y ser esta mi voluntad ²²”

En cuanto a sus privilegios, los integrantes del Almirantazgo gozan de una especie de fuero: los miembros de la Junta no pueden ser denunciados, convenidos ni demandados en juicio por ningún delito cometido en el pasado ni ser acusados de contrabandear y comerciar. De este modo, la Real Cédula evita las malas voluntades por rencillas o rencores personales, de manera que la actuación administrativa de los miembros del Almirantazgo sea más honrada y rechace los abusos que son frecuentes en esta clase de actividades:

“... Y por que con emulacion, y en perjuicio de los buenos efectos que de la formacion deste Almirantazgo se pueden esperar, y en odio del beneficio que les quita a ellos, y se dispone a estos, y aquellos Reynos se puede temer que los enemigos intenten y maquinen, dispongan otros fraudes y malicias contra la Junta deste Almirantazgo queriendolos hacer sospechoso y impedido por este camino la conclusion de negocio

²² *Ibidem*, pp. 482-483.

tan importante, tengo por bien que los de la Junta no pueden ser denunciados, convenidos ni demandados en juicio, ni fuera del, por ningún delito que en el pasado hayan cometido, ni se les imputares en orden a los contrabandos, y comercio ...²³

El Rey, probablemente para incitar a los miembros de la Junta a cumplir cabalmente sus deberes, les otorga el perdón general y absoluto en delitos anteriores relativos a la materia de su competencia. En realidad, esta medida fortalece tanto la autoridad de la institución como la confianza en ella, a pesar de que pueda estar regentada por hombres incursores en los mismos delitos que trata de impedir. Además, se les concede salarios, derechos sobre las mercancías confiscadas, gastos de construcción y mantenimiento de la escuadra.

B.3 Funciones del Almirantazgo.

Entre las funciones del Almirantazgo quizás la más importante es de carácter jurídico, que exige una formación teórica y práctica del derecho, de la que, generalmente, carecían sus miembros, escogidos entre comerciantes. Debido a ello, el rey Felipe IV nombra un asesor letrado, bajo cuya responsabilidad están no sólo las causas sino, además, la potestad de dictar sentencia, y que, en consecuencia, ocupa un cargo preeminente:

“... para sustanciar y sentenciar estas causas les nombraré Letrado de ciencia y conciencia, a su satisfacción, que ha de proceder en el actuar y sentenciarlas en la forma que se proceda en el Consulado Universidad de los mercaderes de Sevilla...”²⁴

²³ Artículo 24. *Ibidem*, pp. 483-484

²⁴ Artículo 6. *Ibidem*, p. 485

Sin embargo, el monarca, por Real Cédula de 4 marzo de 1625, reserva el primer puesto al administrador, sucedido por los restantes miembros de la Junta, quienes tienen atribuciones para elegir al fiscal, al escribano, al alguacil, a los porteros y demás personal necesario para la buena marcha de la administración y justicia. Estos funcionarios forman en su conjunto el cuadro organizativo que aplica las órdenes del Almirantazgo.

Como complemento se crea un órgano supremo consultivo de apelación para los asuntos juzgados en la Junta de Almirantazgo. El tribunal tiene su sede en Madrid, con la triple denominación de Consejo, Junta y Tribunal:

“... Es mi merced por ahora, y mientras fuere mi, o los Reyes mis sucesores, no les mandare otra cosa, eregir, señalar y nombrar, como la presente erijo, señalo y nombro, creo y constituyo por Consejo, Junta y Tribunal superior al dicho Almirantazgo y personas y causas del (...) y a los que por mi se nombraren, doy poder y jurisdiccion en forma quan plena y bastante puedo darla cédula, seais y construyais en gobierno y justicia tribunal superior el dicho Almirantazgo y Junta del, el que se ha de formar y formo de nos los susodichos, y los que en nuestro lugar adelante nombrare al qual y a nosotros como personas del, ya los que por mi se nombraren, doy poder y jurisdiccion en forma quan plena y bastante puedo darla, para que guardando al dicho Almirantazgo las condiciones y clausulas de la dicha Cédula, seais y constituyais en gobierno y justicia tribunal superior el dicho Almirantazgo y Junta ...”²⁵

Este organismo supone un consejo o asesoramiento que recibe en apelación las causas sentenciadas por la Junta de Sevilla y está constituido por consejeros de guerra del Estado, algunos de Flandes, entre otros, ligados todos a la vida política y mercantil de la nación.

La Junta del Almirantazgo tiene jurisdicción propia exenta y privativa para conocer todos los asuntos civiles y criminales que le conciernen. Según

²⁵ Real Cédula de 13 de enero de 1626. *Ibidem*, p. 486.

el procedimiento en primera instancia, las causas son presentadas ante la Junta de Sevilla y los tribunales ordinarios se inhiben a favor del Almirantazgo.

El Consejo de Madrid, que conoce en segunda instancia las causas que, por cualquier circunstancia o insatisfacción de las partes, soliciten el recurso de apelación, constituye, en este sentido, un tribunal que confirma o revoca la sentencia dictada en Sevilla. La sentencia de este máximo organismo es inapelable y la pena no se puede duplicar ni admite grado en segunda suplicación en el Consejo de Indias; por lo tanto, con su decisión queda concluido el pleito:

“... Y conozcais de las apelaciones que de ante ellos interpusieren en qualesquier pleyto y causas civiles y criminales, y mixtas, y las definais y determineis por los autos y sentencias que sobre tales causas huviere lugar darse, declarando como declaro qualesquiera de las dadas por los de la dicha Junta, queda acabado y fenecido el pleyto, sobre que se diere, sin que se pueda apelar, ni suplicar para ningun Consejo o Tribunal ”²⁶

La Junta de Sevilla y el Tribunal de Madrid constituyen el centro y nervio de la organización y jurisdicción del Almirantazgo: la solución de los conflictos está en sus manos.

La naturaleza especial de los asuntos juzgados, como contrabando y piratería, ameritan la pena de confiscación de las naves y su mercancía así como reservar una décima parte de su valor para la Real Hacienda, de acuerdo a lo que establece el artículo 13º de la Real Cédula de 1624:

“... Que todos los navios de presa, assi de guerra, como de merchantes de rebeldes, y otros enemigos, que tomaren y rindieren los navios del dicho Almirantazgo ayan de ser juzgados en la mesma forma y por las mesmas leyes, que lo son los que toman y rinden los de mis armas de alto bordo, y galeras de España, quedando reservada para mi Real

²⁶ Real Cédula de 13 enero de 1625. *Ibidem*, p. 505.

Hacienda la décima parte de lo que se tomare²⁷.

Este derecho de incautación es extendido a los géneros ilegales desembarcados en la costa y en tierra firme para evitar que se burlen las ordenes reales.

Esta jurisdicción especial del Almirantazgo se complementa con una Real Cédula de 7 de noviembre de 1626, que establece que el Consejo de Madrid tiene jurisdicción privativa sobre los miembros de la Junta de Sevilla y sobre los visitadores nombrados para inspeccionar las embarcaciones de esa ciudad, Cádiz y Málaga. A la vez, la Junta de Sevilla tiene jurisdicción sobre el fiscal, escribanos, oficiales de libros y demás personal en la misma Sevilla, en Sanlúcar, Puerto de Santa María, Puerto Real y Gibraltar.

Se crean también, dos juzgados de primera instancia: uno en Ayamonte, con jurisdicción desde Sanlúcar hasta esta ciudad; y otro en Málaga, al que toca la correspondiente a todo lo largo de la costa de Granada. Las apelaciones de estas instancias son conocidas por el administrador de la Junta de Sevilla o por la Junta Central de las Cortes. La Junta Central conoce los asuntos de Sevilla, su comisionado tiene facultad para sentenciar en primera instancia y su sentencia solo es apelable en la Junta de Madrid.

Las medidas tomadas para resguardar el comercio apuntan a garantizar los derechos del tesoro público; se nombran inspectores que, conjuntamente con los funcionarios del almojarifazgo de la aduana, visitan las naves que llegan a los puertos y luego las despachan. Los pliegos de visitas y salidas son firmados por los inspectores del Almirantazgo, requisito sin el cual no pueden sacarse las mercancías de las aduanas. Aparte de esto, claro está, el Almirantazgo tiene la especial misión de mejorar el comercio de los flamencos fieles e impedir el de los rebeldes. Para cumplir con sus fines, la Junta de Almirantazgo es investida de una autoridad absoluta, que le permite

²⁷ Artículo 13 de la Real Cédula de 4 de octubre de 1624. *Ibidem*, pp. 512-513.

intervenir en todos los hechos y circunstancias en que debe administrar justicia. Esta autoridad le otorga la potestad de sancionar e imponer penas, que se inicia con un proceso cuyo primer paso es averiguar el origen de las embarcaciones y determinar si usan nombres falsos para encubrir negocios ilegales.

B.4 Procedimientos del Tribunal.

Como es natural, para proceder a instruir una causa es necesario cumplir algunas formalidades. En primer lugar, los capitanes de los barcos deben presentar el sobordo, libro en que aparecen registrados todos los datos concernientes a la mercancía embarcada, procedencia, destino, etc. Sobre la base de ese registro es que el Estado puede cobrar derechos o bien evitar el contrabando.

Tras el arribo a puerto de un buque, los jueces del Almirantazgo inspeccionan el libro de sobordo, que, de no existir, hace acreedor al propietario de una multa equivalente a un quinto del contenido del buque, de acuerdo a la norma general que establece la Real Cédula de 1625:

“Por quanto la codicia de los mercaderes y personas que negocian por la mar, ha llegado tanta que fundan su principal grangeria en mercaderias prohibidas, y ilicitas que meten en los navios en las que cargan, y en ocultar los derechos devidos a mi Real Hacienda dellas mercancías licitas y desmeras, y aunque ha sido y es costumbre de marquada y guardada, traer los Maestres de los navios libros de sobordo, en que se escrivian todas las que vienen cargadas en ellos, y esto es conforme a derecho por ser los tales Maestres, oficiales publicos y tenerse el libro de sobordo por tal, assi entre los Maestres y cargadores,

como por la carga y descarga, registros y pagas de derechos.

Pero porque algunos se escusan de tenerlos, y Quanto llegan a los puertos destos Reynos dizen que no los traen y los dexan de exhibir, aunque se hazen diligencias con ellos.

Y porque si esto disimulase, seria dar opassion a fraudes, assi en la entrada y salida de las mercancías prohibidas, como en los derechos Reales que se deven y han de pagar a mi Real Hazienda. Visto en la junta del Almirantazgo que por comision mia se haze en mi Corte.

Y conmigo consultado he tenido por bien ordenar y mandar que aquí en adelante se guarde la dicha costumbre de que los Maestres de cada navio traigan libro de sobordo, sin que ninguno que se pueda escusar con alegar costumbre contraria, ni con decir que la ha avido de no se les pedir, sino que todavia cumplan lo contenido en esta mi cedula, so pena que el Maestre del Navio que no traxere el libro de sobordo incurra en pena del valor del quinto de las mercancías que vienen en él...²⁸

Asimismo, los capitanes deben presentar una declaración del cargamento embarcado, donde conste el nombre del propietario y el puerto de destino. En el plazo de un año tienen que presentar algún testimonio de haber descargado mercancías en el puerto o puertos mencionados en la declaración. Además, deben depositar una fianza; en caso contrario, son multados. Si se comprueba que las mercancías transportadas han sido desembarcadas en territorios y puertos prohibidos, se sanciona al contraventor aplicando las leyes comunes para el caso.

La potestad que posee el Almirantazgo le autoriza a confiscar naves rebeldes en puertos o en alta mar. Esta facultad luego es extendida a todas aquellas mercancías que, aun siendo propiedad de flamencos, se transporten en embarcaciones extranjeras:

“Hago merced al dicho Almirantazgo, y tengo por bien

²⁸ Real Cédula de 30 de julio de 1625. *Ibidem*, pp. 520-521.

que oze de las confiscaciones de navios, bienes y manufacturas de mercaderías prohibidas, que pertenecieren a rebeldes y aliados, que los presa, o denunciacion hecha por dicho Almirantazgo, y la Junta, se tomaren en los puertos, o en alta mar...²⁹

Los objetivos de estas medidas son evitar el fraude en los negocios y confiscar las naves que incumplan las disposiciones reales. Por ello se indaga el origen de los buques que con nombres falsos encubran el comercio ilegal y se prohíbe de modo absoluto la entrada en puertos españoles de naves fabricadas por enemigos del reino. Por esta razón, el monarca dispone reforzar las medidas y aplicarlas eficientemente para enfrentar una situación que constantemente amenaza al comercio. De hecho, este mal se extendía entonces en proporciones alarmantes, por lo que era imperativo perseguir sin tregua a los enemigos de la corona española:

“... Y aviendo instituido el Almirantazgo entre otros fines, para la conservacion del comercio destos Reynos, y impidiendo del suyo y de su navegacion, les di entera y plena jurisdiccio[n] para tomar por presos los dichos navios, y denunciarlos, y confiscarlos, como bienes de rebeldes. Y puesto que enlamar, y en los puertos se pueden aprehender y confiscar los dichos navios en conformidad de las prohibiciones que de ellos estan hechas, y que en consecuencia se pudiera entenderlo estan las mercaderias que en ellos se cargan, aunque sean de buena parte y de vasallos mios, y de mis aliados, por lo mucho que conviene a mis servicio que esto se execute; para que cesse, o se impida la fabrica navios de Olanda, y que mis vasallos y todos los demas que comerciara en ellos no carguen sus mercaderias en navios deste genero, he resuelto declarar como por la presente declaro que todas las mercaderias licitas o ilicitas que vinieren y se hallaren en los dichos navios de fabrica olandesa sean perdidas y confiscadas...”³⁰

²⁹ Artículo 18 de la Real Cédula de 24 de octubre de 1624. *Ibidem*, p. 491.

³⁰ Real Cédula de 15 de octubre de 1625. *Ibidem*, pp. 509-510.

Ciertamente, las ventajas económicas que el contrabando reportaba eran tan grandes que hasta los súbditos fieles no tenían inconvenientes en desobedecer y contrariar la voluntad real. Estos beneficios estimulan aun más, el crecimiento de las escuadras enemigas. La Real Cédula de 1625 asesta un duro golpe al contrabando holandés en la medida en que traba su comercio, puesto que España y su puerto sevillano ocupan un papel preminente en el comercio europeo.

Por todo lo anterior y para poner remedio a los fraudes, el Almirantazgo establece que un asesor jurídico inspeccione las mercancías expropiadas; con ello se garantiza el comercio de los vizcaínos y se evita la proliferación de artículos prohibidos. Esta inspección tiene por objeto vender las mercaderías incautadas:

“... Y aunque conforme a la concession que el dicho Almirantazgo puede vender libremente todas las mercaderias que aprehendiere por razon de contravando, aunque sean de las prohibidas entrar en estos mis reynos, pues las tales se descubren, mediante la diligencia que pone en la visita, me suplico fuesse servido mandarlo declarar por cédula particular mía, lo cual visto en la Junta de Almirantazgo y conmigo consultando. Declaro y tengo por bien que el dicho Almirantazgo y sus ministros puedan vender en estos mys Reinos qualesquier ó mercaderias de contravando y prohibidas, que por presa o denunciacion les pertenecieren, siendoles aplicadas conforme a derecho, y a la dicha cédula: con que primero hagan registro en el dicho Almirantazgo por ante el Assesor del, y se tenga cuenta y razon con ellas y de salida y venta que deellas se hiciere: y se haga esto con intervencion de dicho Assesor, para que no se pueda mezclar con las dichas mercaderias otras de la misma calidad ...”³¹

³¹ Real Cédula de 6 de mayo de 1625. *Ibidem*, pp. 494-495.

Esa disposición sobre la inspección de las mercancías confiscadas satisface a los comerciantes flamencos y alemanes residentes en Sevilla que procuran aumentar y extender su comercio y evitar los fraudes y daños que el tráfico ilegal les puede ocasionar:

“... tengo por bien y les doy facultad y comission en la forma que fuere mas bastante, para el dicho Almirantazgo pueda visitar y visite todas las mercancías que entraren y salieren en los puertos de mar, del Andaluzia y Reyno de Granada, para el Septentrion, y que pueda tener en cada unna dellas personas que haga dicha visita; y que para autorizarla mas en la primera instancia, y aprehension sea en presencia del Corregidor o ministro principal, que se halla en aquella parte, o de la persona que nombrase para ello advirtiendole que siendo avisado por la persona cometida a la dicha visita, para hallarse presente, y no viniendo o no hallandose al instante, pueda la dicha persona passar luego adelante en su visita, por los inconvenientes que puede causar la dilacion; y esto con auto de escribano; dando cuenta dello la Junta de Almirantazgo ...”³²

Además, para llevar a la práctica la compleja misión encomendada por el rey Felipe IV al Almirantazgo, el tribunal toma medidas de carácter político – militar, entre ellas la creación de una escuadra para enfrentar las amenazas que confronta el comercio entre España y los Países Bajos:

“El dicho Almirantazgo ha de ser obligado a tener y mantener de ordinario veinte y quatro navios, en que ha de aver de seis a siete mil toneladas, armadas de guerra y trato, fabricados y mantenidos a costa de la nacion flamenca, arraigada y resistente en España y de los Alemanes y de todos los demas que entraren en el Almirantazgo, y dentro de dos años han de estar armados, y en orden los dichos veinte y quatro navios ...”³³

³² Artículo 17 de la Real Cédula de 4 de octubre de 1624. *Ibíd.*, p. 495.

³³ Artículo 11. *Ibíd.*, p. 496.

La escuadra garantiza el tráfico mercantil entre los dos territorios, escoltando y vigilando las naves de los mercaderes; sin embargo, compete a la Junta de Sevilla la dirección de las actividades, órdenes y salidas de la flota.

Pero, además de sus propias actividades, la escuadra puesta al servicio del Almirantazgo tiene la prerrogativa de ejercer autoridad sobre las embarcaciones comerciales particulares. Esto supone, según el artículo 11 de la Real Cédula de 1624, que los navíos que anclen en un puerto donde pernocte una embarcación de la armada deben someterse a su jurisdicción y mando en caso de que lleven la misma ruta.

Entre las concesiones que el monarca concede al Almirantazgo está la de apropiarse de aquellas presas confiscadas por la escuadra. La Junta de Sevilla determina el destino de los buques apresados; armar a los que puede como naves de guerra, disponerlos para su uso como navíos mercantes o bien venderlos y trasladar el derecho de libre navegación a sus compradores.

Para tales propósitos y para el buen funcionamiento y organización de la escuadra, se prevé el nombramiento de un Almirante o Vicealmirante que reúna, entre otras características, las de ser católico, fiel vasallo del Rey y estar confirmado por los gobernadores, virreyes y capitanes generales de los territorios donde desembarque. El Almirante goza de una serie de privilegios, en la ejecución de su mando, como adquirir pertrechos para la preparación de la armada; además, se le exime del pago de los derechos de compra y derechos fiscales; y se le da un precio justo en sus compras sin restricción en los artículos que adquiera.

Es evidente, que todas estas prerrogativas otorgadas al Almirantazgo son necesarias para mejorar el comercio español y destruir el contrabando de los rebeldes entre Flandes y los Países Bajos. Así, el Almirantazgo de Sevilla se crea expresamente para enfrentar los problemas mercantiles que otras instituciones, como el Real Consulado, no habían resuelto. No obstante, su existencia es muy breve, apenas dura dos años en sus funciones (1624-1626),

debido a que sus enormes atribuciones originan quejas enérgicas de instituciones más antiguas, cuyas competencias y funciones obstaculizan.

C. La Administración de Justicia Marítima para las Indias.

El Consejo Real y Supremo de Indias en el siglo XVI, la Junta de Guerra de Indias en el siglo XVII y el Supremo Consejo de Guerra, en el siglo XVIII, son los organismos superiores de justicia naval y militar indiana.

A partir del siglo XVIII existen dos Tribunales Supremos de Justicia: el de guerra, perteneciente al Consejo de Castilla y la Junta de Guerra de Indias. El primero asesora en los papeles navales y militares de España y en la guerra con Europa; el segundo, hace lo propio para América. Los reyes borbones unifican ambos en el Supremo Consejo de Guerra.

Es preciso recordar que Castilla es una de las primeras Estados donde se emplea el título de Almirante. El Almirantazgo, instituido en 1737 por Felipe V, es una imitación incompleta del tribunal de Gran Bretaña; es una prebenda, aunque tiene un cuerpo administrativo. Esta institución, en manos del Intendente don Zenón Somodevilla y Bengoechea, marqués de Ensenada, sirve de instrumento para las continuas transformaciones de la Armada; tiene funciones consultivas y de decisión, coordina la orientación y ordenación más técnica que política del poder naval. Durante los años de actividad del Almirantazgo entre 1737 y 1748, tiene la misión de ordenar, controlar, prestar asesoría táctica y logística, proteger y estimular a la navegación, fomentar y organizar la armada y, además, otorga amplios poderes, al Almirante. Así, el Consejo del Almirantazgo se convierte en una pieza clave de la marina en este siglo.

En 1745, Felipe V transfiere las funciones de la Secretaria del Almirantazgo a la Marina con mayor rango; sin embargo, mantiene el título de Almirante hasta 1748. Ya para 1790, el Ministerio o Secretaría de Marina se ocupa de los asuntos indianos relativos al mar.

En el siglo XVIII, España intenta aumentar su poderío marítimo, para lo cual debe implementar planes serios de reconstrucción naval que fortalezcan la marina de guerra, dominar las vías de acceso a sus posesiones en las Indias e impedir la pérdida de control de las comunicaciones que supone la pérdida de los territorios.

La intensa actividad naval que acomete entonces va acompañada de la reforma del ordenamiento jurídico de la época e implementación de las Ordenanzas marítimas de 1793. Las facultades de los jefes navales de los departamentos marítimos se delimitan a lo largo de este siglo y se distribuyen conforme a las necesidades que la política naval aconseja.

Las provisiones de las Ordenanzas de 1802 se extienden a las India; pero, son derogadas por Real Orden de 8 de octubre de 1806, que restablece en todas sus partes las de 1793, que constituyen un manual práctico de navegación y un verdadero reglamento del servicio naval. Las causas navales son entonces resueltas por los almirantes o comandantes de Apostaderos, asesorados por un auditor, quien dicta sentencia.

Cabe destacar que los Apostaderos están regentados por un Comandante perteneciente al cuerpo de Marina y sujetos a una doble jurisdicción: por una parte, al Ministerio de Marina en el desempeño de sus funciones facultativas; y, por otro, al de Hacienda en la parte económica, en cuanto a régimen interno, como gobierno, policía y disciplina.

El propósito de los Apostaderos en costa firme, como en todos los de América, es repeler la acción emancipadora americana. Sirven de apoyo logístico bajo el mando de jefes pertenecientes al cuerpo general de la armada, los comandantes de los Apostaderos, que, según las Ordenanzas de

1793, dependen de los Virreyes, en el caso venezolano de los Capitanes Generales, pero autónomos en todo aquello que sea del gobierno interino de los cuerpos, buques guardacostas y correos. Su nombramiento es competencia exclusiva del Ministro de Marina mediante Real Orden y de entre ternas propuestas por el Almirantazgo.

Los comandantes de los Departamentos o Apostaderos y los de las escuadras tienen un "Mayor General", que con la ayuda de los secretarios confecciona los sumarios, y lleva los archivos de los procesos, mantiene actualizadas las ordenanzas e interviene en las testamentarias de los aforados fallecidos.

Los comandantes de navíos pueden sancionar a los miembros de su tripulación, pero en las causas graves ponen a los procesados a la disposición de superiores. El Consejo de Guerra criminal es convocado por el Comandante General y lo integran por un número impar de vocales no menor de siete. Previamente, el Mayor General, un ayudante o el oficial de órdenes, elaboran la sumaria, en la que se reúnen los antecedentes y se examinan los testigos. Cuando la situación lo amerita, el Comandante del Apostadero sigue las causas de presas e implementa las Ordenanzas de Corso, a pesar de no tener un cuerpo legal ni fungir como institución.

Finalizada esta parte del proceso y las conclusiones, se pasa la causa para la vista del Consejo. En el Consejo de Guerra o Tribunal, el Mayor General hace el oficio de fiscal contra los reos. El defensor expone sus razones, el reo es nuevamente interrogado y luego se procede a la votación.

Los Apostaderos jugaron un papel decisivo en la campaña de pacificación española durante la guerra de independencia: sirvieron de refugio y lugar de reparación de las embarcaciones; centro estratégico en los bloqueos y contra bloqueos, aseguraban el transporte de armas, tropas y víveres para el ejército en Tierra Firme.

Por Real Cédula de 13 de enero de 1807, el rey Carlos V concede al príncipe de la Paz, Manuel Godoy, todos los derechos y prerrogativas como Almirante General de España e Indias y protector del comercio y crea así un Consejo Supremo de Almirantazgo, tribunal de efimera actuación, pues subsiste hasta 1808, del cual dependen los Apostaderos. El Consejo del Almirantazgo conoce las causas de marina que son competencia hasta entonces del Supremo Consejo de Guerra:

“Todas las disposiciones y preceptos de las ordenanzas de marina, en que se trate del Supremo Consejo de Guerra, se entenderan con el Almirantazgo, para el cual se otorgaran las apelaciones de los tribunales inferiores”³⁴

Este alto Consejo Naval fue presidido por Manuel Godoy e integrado por tres oficiales generales de la real armada, un intendente general, un auditor de general, un secretario, un contador que hace de fiscal y un tesorero. Esta institución es además, un órgano asesor y tribunal supremo de justicia militar de las fuerzas navales de España y las Indias, y debe formar juzgados en América:

“Los Vireyes de Nueva España, Perú, Nuevo Reino de Granada y Provincias del Rio de la Plata, y los Capitanes Generales de los demas distritos, exceptuando la isla de Cuba en donde el Apostadero de Marina equivale á un departamento, seran vuestros Lugarestenientes con titulo formal que les expendereis al intento: y estos Lugares-tenientes con los dos Oficiales de Marina de mayor graduación que residieren en la capital, y faltando estos los dos más graduados de Guerra, el Intendente, el Oidor decano, y su defecto el más antiguo, y el ministro mas graduado de Marina, y no lo habiendo el Contador de Real Hacienda, como fiscal; formarán tribunal superior de

³⁴ Héctor José Tanzi, *La Justicia Naval Militar en el período hispano*, p. 100.

Almirantazgo para la revision de los procesos sustanciados por los consejos criminales de guerra, para las apelaciones de las y demas causas: y sus sentencias en los grados correspondientes causarán executoria conforme á las leyes; pero han de enviaros un brevísimo resúmen de cada caso y lo determinado en él, consultándoos particularmente aquellas causas que por extraordinarias circunstancias requieran el superior juicio del Consejo de Almirantazgo”.³⁵

El Consejo de Almirantazgo ejerce funciones de organismo consultor en los negocios contenciosos; pero, en las causas civiles y criminales, es un tribunal supremo con plenitud de facultades y de jurisdicción.³⁶

El Jefe Superior de la Armada dirige la acción de todas las fuerzas marítimas, envía el plan de operaciones a los jefes de departamentos o Apostaderos, a los generales de escuadras y a los comandantes de buques; además nombra los jueces y subalternos de Almirantazgo:

“Por la absoluta y omnímoda autoridad que en lo judicial os tengo declarada, podeis nombrar jueces de Almirantazgo en todos los puertos de mis dominios de España y América é Islas Filipinas; y efectivamente nombreis desde luego los auditores, fiscales, escribanos, y demas ministros subalternos de los juzgados de Marina, como tambien los interprestes.”³⁷

Las disposiciones y preceptos de las ordenanzas de marina son conocidas por el Almirantazgo y a éste apelan los tribunales inferiores a los que toca conocer en este grado y en el de súplica de acuerdo a la gravedad de las

³⁵ Art. 34. Real Orden al príncipe don Manuel de Godoy sobre la formación de un Consejo de Almirantazgo. AANH. **Caja Documentos Varios. 1800-1810. T. XVI, p. 15.**

³⁶ En 1815 se forma una sumaria por el apresamiento del pailebot Centinela capturado por el pailebot Fuerte perteneciente a los revolucionarios de Cartagena de Indias. En este encuentro muere el comandante don Antonio Vargas Machuca y cuatro individuos de la dotación del pailebot Centinela. El 21 de marzo, se remite la causa al Supremo Consejo del Almirantazgo para su conocimiento. **Catálogo de los Documentos referentes a la Independencia de Colombia existentes en el Museo Naval y Archivo Bazan. Doc. N° 170, p. 37.**

³⁷ Artículo 28 de la Real Orden del príncipe don Manuel de Godoy sobre la formación del Consejo de Almirantazgo. **Op.cit., pp. 12-13.**

causas. Asimismo, las causas de marina pendientes en el Consejo de Guerra pasan al Almirantazgo.

El tribunal interviene en las causas de presas donde tengan intereses los extranjeros:

“En las {causas} procedentes del curso de mar, y en cualesquiera otras en que se interesen extranjeros por ocurrencias marítimas, procederá el Consejo de Almirantazgo conforme al derecho de gentes, y á lo convenido en los tratados con las respectivas naciones en los tratados con las respectivas naciones de que sean súbditos.”³⁸

La importancia del Consejo de Almirantazgo es considerable tanto en el desarrollo de la marina de guerra como en el fomento del comercio y la navegación. En cuanto a este último, el Consejo de Almirantazgo se ocupa particularmente de aumentar las fuerzas navales en las Indias, de construir y mantener muelles en los puertos, de la navegabilidad de los ríos, de conceder pasaportes, proteger el comercio y de las academias marítimas.

El Tribunal Superior del Almirantazgo para América entre 1807 y 1808 comprende todos los aspectos relacionados con los procesos y justicia marina extender pasaportes de navegación, proponer jefes de escuadras, comandantes y otros empleos navales; nombrar jueces militares para extender los casos relativos al fuero, a los auditores, fiscales, secretarios y demás ministros. Están sujetos a la jurisdicción del tribunal los reos de todas las causas y pleitos vinculados a la seguridad y limpieza de puertos y muelles; causas de presas, rescates en el mar y contrabando de guerra; materias referidas a pesca; incendios, naufragios, arribadas y averías, homicidios, piraterías, robos, malversaciones; y en general, cualquier delito

³⁸ Artículo 42. *Ibidem*, pp. 17-18.

cometido a bordo de los buques españoles mercantes en el mar, sus puertos, costas y ríos navegables de sus territorios.³⁹

Las sentencias con penas de muerte emanadas de este tribunal deben ser revisadas por el Almirantazgo. Ninguna sentencia de muerte pronunciada por los consejos criminales de guerra puede ser ejecutada hasta tanto no sea revisada por el Supremo Consejo de Guerra o por el respectivo tribunal superior de Almirantazgo, según el lugar donde haya sido cometido el delito, a menos que sea en alta mar o amerite sin dilación el castigo y escarmiento.

Este sistema de administrar la actividad naval bajo un único control alcanza tanta importancia que sirve de modelo, no sólo para la organización de la armada realista, sino, también, para la republicana.

Entre las ocupaciones de don Manuel de Godoy también está la de supervisar el pago de los impuestos del Almirantazgo y de Almirante. El derecho de Almirantazgo se cobra en la provincia de Caracas durante poco más de un año. Este derecho es, en realidad, un conjunto de gravámenes: el uno por ciento de los frutos, géneros y efectos extranjeros que entran en América; el dos por ciento del valor corriente de los frutos, géneros y efectos que con bandera extranjera se transporten de un puerto a otro del reino español; el uno por 1000 del oro y la plata que salgan por cualquier puerto de las colonias; el cuartillo de uno por 100 de los frutos que se extraigan de América e igual para los que salgan; el cuatro por 100 del valor de los frutos, géneros y efectos que desde colonias y puertos de potencias extranjeras se introduzcan; un peso fuerte por cada cabeza de ganado mular o caballar y medio peso fuerte por la cabeza de vacuno que salga de América a las colonias extranjeras; el derecho de tonelada a razón de un real por tonelada de cada embarcación; cuatro por ciento de los géneros procedentes de naciones asiáticas.⁴⁰

³⁹ Artículo 39. *Ibidem*, pp. 16-17.

⁴⁰ Artículo 46. *Ibidem*, pp. 19-20.

El derecho de Almirante comprende cuatro impuestos diferentes: 1) el de ancoraje; 2) la décima parte del importe de las presas que se hagan en Europa y América; 3) los mostrencos marítimos y 4) multas y condecoraciones impuestas por el Consejo y por los tribunales superiores del Almirantazgo de Indias.⁴¹

Como ya lo mencionamos, este tribunal o Consejo de Almirantazgo de Godoy tiene una esporádica actuación: subsiste hasta 1808, cuando una Real Orden, de 22 de mayo, dispone que todos los guardacostas se incorporen a la armada como cuerpo dependientes de ella y se elaboren las instrucciones para que cada rama de la marina se rija por sus propias ordenanzas.

La autoridad del Capitán General sobre los Apostaderos es omnímoda; pero, no obstante, son los funcionarios de la Hacienda Pública quienes los controlan, lo que disgustaba a los jefes de los Apostaderos, que no reciben presupuesto ni apoyo logístico. El desagrado de la armada se hace evidente y trae como consecuencia que, el 24 de enero de 1810, una nueva Real Orden dispone que todos los Comandantes de los Apostaderos de América reasuman la jurisdicción de las matrículas y todo lo relativo a la marina.⁴²

Años más tarde, por decreto del 23 de junio de 1814, se establece una Sala de Gobierno, compuesta por cuatro generales de la armada, un fiscal y un secretario, que deben conocer todo lo referido al gobierno y consultas sobre armamento en navíos, escuadras, presas en el mar, armadores y corsarios, asientos y provisiones de armada, fábricas pertenecientes a ésta, procesos y negocios de oficiales, tropas y gentes de mar; en fin, todo lo tocante a la marina que no concierna a la dirección general de la armada y a los capitanes generales e intendentes, según las ordenanzas y sus resoluciones.

Dadas las demoras que experimentan los negocios de la Real Armada, Fernando VII dispone, por Real Orden de 18 de julio de 1815, que el Supremo

⁴¹ Artículo 45. *Ibidem*, pp.18-19.

⁴² José Cervera Pery, *La Marina Española en la Emancipación de Hispanoamérica*, p. 129.

Consejo de Almirantazgo despache todas las materias de su competencia. Este Almirantazgo o Consejo de Marina, como se le conoce, consta de dos Salas, una de Gobierno y la otra de Justicia; la primera compuesta por cuatro oficiales, un intendente general de marina, un auditor general, un ministro político, un fiscal militar; la segunda, de tres ministros togados, un fiscal y un escribano de cámara. El Rey se reserva la presidencia del Consejo de Almirantazgo. Este organismo decide sobre todos los negocios que sean potestad del fuero de marina con plena jurisdicción y facultades⁴³ y es presidido por el ministro togado más antiguo. La Sala de Justicia tiene entre sus funciones conocer los negocios y causas del fuero militar de la armada en grado de apelación. En las causas de presas que exigen conocimientos prácticos de marina, uno de los generales de la armada pasa a la Sala de Justicia y la preside.

En 1817, Vázquez de Figueroa promulga un nuevo Reglamento de Apostaderos que sería la llave para conservar los dominios españoles. En esta ordenanza el Apostadero continua dependiendo del Capitán General; la marina conserva su gobierno en los buques, pero el resto de las atribuciones son del capitán, con lo cual continúan los conflictos de competencia. La organización del reglamento es complicada y confusa: el Ministro de Marina mantiene el mando en la estructura, es decir, en el gobierno interno de buques y tripulantes y el Consejo del Almirantazgo se ocupa del personal y de los nombramientos de los Jefes de Apostaderos.

Sin embargo, con el fin de restablecer el orden que expresa la Ordenanza de 1793, el rey crea, por decreto de 22 de diciembre de 1818, el cargo de Director General con oficiales y subalternos que sustituyen al Consejo de

⁴³ El Consejo conoce todo lo concerniente a la marina. Es el caso de don José Salas, que informa desde Cartagena de Indias en junio de 1816, al Supremo Consejo del Almirantazgo, las dificultades para armar y sostener los buques de expedición y presas, además de los que regresan a España por falta de medios. **Cátalogo de los documentos referentes a la independencia de Colombia existentes en el Museo Naval y Archivo de Marina Bazan.** Doc. 16, p. 65.

Almirantazgo, el cual queda unido al de guerra bajo las mismas normas que establece el decreto de 15 de junio de 1814.

Posteriormente, el 18 de mayo de 1819, se suprime la Sala de Gobierno de Marina y se restablece la dirección de la armada con todas las facultades asignadas por las ordenanzas. En adelante, las funciones del Consejo en materia de marina son reducidas a conocer las causas sobre fuero y proceso militar de los individuos de marina y evacuar las consultas en asuntos de gobierno.

Todos los organismos mencionados tienen su asiento en la Metrópoli. España no tiene institución que administre justicia naval en territorio americano. Los peninsulares, para resolver sus problemas marítimos, deben acudir a las instancias superiores; y de allí, el deterioro de la marina, que trae como consecuencia la decadencia de su poder marítimo, particularmente en nuestro país.

CAPITULO II

EL ALMIRANTAZGO REPUBLICANO.

Hemos estudiado, en primer lugar, los antiguos almirantazgos de Castilla y Sevilla y, finalmente, los tribunales indianos para conocer la figuras y modelos institucionales en que se inspiran los juristas y autoridades venezolanas de la segunda década del siglo XIX cuando crean el Tribunal del Almirantazgo Republicano.

Esta institución reglamenta, entre 1819 y 1822, la actividad de los hombres encargados de la vigilancia armada de las costas venezolanas y neogranadinas, el control y dirección del variado conjunto de las fuerzas navales de la reciente República y la administración de justicia en cuestiones del mar.

La creación del Almirantazgo responde a una preocupación moral, estratégica y económica de los congresantes de Angostura, que estiman conveniente aplicar principios de jurisprudencia a la incipiente Marina de guerra y mercante que cruzan el mar y el río Orinoco, aguas entonces ocupadas por las fuerzas realistas, la piratería y el contrabando.

El Almirantazgo, inspirado en instituciones similares y en las leyes de España, cumple un importante papel durante la guerra de independencia: defiende los puertos de la República, controla el contrabando y rechaza ataques corsarios de extranjeros. Su Tribunal o Consejo Supremo es la Corte de Almirantazgo, que tiene jurisdicción civil y criminal, procede de acuerdo a las Ordenanzas de Corso del régimen español o, en su defecto, al Derecho de Gentes; y conoce todo lo concerniente al mar, armadores, procesos y causas de presas.

Con la institución del Almirantazgo, la República apela al Derecho Internacional de Gentes para garantizar la seguridad de sus posesiones y su derecho a disfrutar de libertad, justicia e igualdad. El Tribunal del Almirantazgo adopta el Derecho de Represalia para obtener el dominio pleno de su territorio y apela al principio de la libertad de los mares para resguardar su soberanía.

Aquí estudiamos, pues, una institución con jurisdicción independiente, a la cual están sometidos exclusivamente los hombres del gremio marítimo.

A. Creación y Jurisdicción. Intentos de Traslado.

En 1819, Simón Bolívar declara establecida la República de Venezuela, constituida como Estado independiente y libre, para la cual se hace indispensable crear y consolidar instituciones que le permitan legitimar su autoridad y ser reconocida como poder soberano.

El Almirantazgo, para ser legítimo, debe adecuarse a un mínimo de formalidades y normas basadas en los principios generales del Derecho de Gentes. La Corte, ajustada al Derecho Internacional permite que se reconozca como legítimo al nuevo gobierno, que lucha por su libertad y soberanía y se sustenta en un orden constitucional que emana de la Nación

Con el propósito de resguardar las costas y defender la soberanía, el Congreso Constituyente de Angostura crea, por decreto del 26 de marzo de 1819, dos Cortes de Almirantazgo, una en la ciudad de Angostura y la otra en la isla de Margarita. La primera tiene como jurisdicción las aguas del Orinoco; la segunda, las costas venezolanas.¹

¹ "Reglamento provisional para el establecimiento de dos Cortes de Almirantazgo". Archivo Academia Nacional de la Historia (AANH). **Archivo Francisco Javier Yanes**. T. XXI, f. 125.

Sin embargo, la Corte de Angostura no llega a establecerse porque el Almirante Luis Brión considera que ocasionaría enormes gastos en el pago de personal, por las dificultades para remontar el río Orinoco durante gran parte del año y porque en esa ciudad tiene su sede la Corte Suprema de Justicia, que conoce en apelación las causas del Almirantazgo. El 7 de julio de ese año, la Corte se reúne para aprobar las providencias contempladas en su reglamento provisional.

En varias oportunidades, a causa de la guerra y de los continuos ataques españoles a la isla de Margarita, se propone trasladarla a otros lugares, estratégicamente más seguros. En 1820, el almirante Lino de Clemente solicita al presidente de la Corte de Almirantazgo, licenciado Francisco Javier Yanes, mudarla a la ciudad de Barcelona. Mas tarde, debido a un amotinamiento en la isla, el General Carlos Soublotte, suspende las actividades del tribunal mediante un decreto que establece el cambio inmediato, pero temporal, de sus empleados y archivos a Carúpano. Finalmente, el 1º de septiembre de ese mismo año, debido a la ocupación de Margarita por el ejército enemigo y a los desordenes ocurridos en sus cantones, se traslada definitivamente a La Guaira:

“Estando instruido por comunicación del Sr. Licenciado Francisco Javier Yanes, Presidente de la Corte de almirantazgo, de haberse trasladado al puerto de la Guaira este tribunal, que había residido en la isla de Margarita, por disposición superior, durante la ocupacion de este territorio por las armas enemigas, he venido en acordar y decretar:

1º La Corte de almirantazgo se establecerá y procederá, a la mayor brevedad, al despacho de los asuntos de su privativo conocimiento.-

2º El Intendente de esta Provincia sobreseerá, por su parte, en el de los expedientes de las presas hechas en aquel mismo puerto, para cuya substanciacion se le habia comisionado, y los trasladará, para su progreso, á dicha Corte

se comunicarán las órdenes correspondientes, con inserción de este decreto, al expresado señor Presidente y al Intendente de esta Provincia para su ejecución y cumplimiento.”²

Anteriormente, entre 1818 y 1819 las causas se conocían en el Vicealmirantazgo, tribunal eventual formado únicamente cuando existe una embarcación para procesar y que, después de dictar sentencia, termina sus funciones y sus jueces no tienen más responsabilidad ni jurisdicción. Este juzgado es competente para el momento, pues sus sentencias son concluyentes y ninguna Corte de jurisdicción igual puede examinarlas:

“Se sigue pues que la Corte de Vice-Almirantazgo de Venezuela celebrada en Juan Griego en la isla de Margarita, era perfectamente una Corte de jurisdicción competente; porque era de un cobeligerante, socio o aliado en la guerra con la república Oriental, bajo cuya bandera fue hecha presa. Y parece estar establecido en éste país, es decir, en la Suprema Corte, que la sentencia de una corte competente que procede in rem es concluyente respecto a la cosa y obra como una traslación absoluta de propiedad ...”³

El Vicealmirantazgo, de acuerdo a documentos localizados entre 1817 y 1818, funciona en la Villa del Norte (isla de Margarita) y lo componen el general Juan Bautista Arismendi su Presidente, el gobernador Francisco Estevan Gómez, el intendente Nicolás Guevara, Antonio Morales Brito y el doctor Manuel Palacio, vocales; José de Jesús Guevara, vocal-secretario; el licenciado Gaspar Marcano, auditor; el coronel Luis Francisco Rieus, secretario; y el doctor Domingo Alzuru fiscal.

² “Correspondencia del general Carlos Soublette dirigida al Presidente de la Corte de Almirantazgo”. *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*. T. II, 1913, N° 1-4, p. 237.

³ “Auto proveído en el proceso seguido contra el capitán de navío Nicolas Joly”. AANH. *Archivo Francisco Javier Yanes*. T. XXII, f. 229.

Una vez establecida la Corte, las causas concluidas y pendientes en el juzgado de Vicealmirantazgo deben enviarse a este supremo tribunal.

La Corte de Almirantazgo es un tribunal con facultad para conocer y pronunciarse sobre todo tipo de juicios de presas y piratería, formalmente establecido por la autoridad soberana de la Nación, ante la cual sus jueces deben responder con su honor y su vida.

B. Estructura y Organización. Atribuciones.

La estructura del tribunal la componen dos ministros: el intendente Nicolás Guevara y el ciudadano Julián Méndez; un fiscal, el doctor Andrés Narvarte; y el Presidente, licenciado Francisco Javier Yanes, miembro del poder judicial y máxima figura, quien está facultado para sustituir a los ministros que no puedan ejercer sus funciones por algún impedimento legal y nombrar otros que reúnan las cualidades necesarias:

“ 2° Las Cortes se compondrán de un Presidente, dos Ministros, un Fiscal y un Secretario.

3° Uno de los tres jueces por lo menos deberá ser letrado.

4° El Presidente, los Ministros y el fiscal, serán nombrados una vez por el Soberano Congreso, y el de Secretario lo será por la misma Corte.”⁴

Los miembros del tribunal se presentan ante la municipalidad de la isla de Margarita para prestar juramento, como lo establece el artículo 15 del reglamento provisional del Almirantazgo:

“ 15° El Presidente, Ministros y Fiscal jurarán ante la Municipalidad para entrar en el ejercicio de sus empleos y el Secretario ante la Corte ”⁵

⁴ “ Reglamento provisional de la Corte de Almirantazgo ”. *Ibidem*, T. XXI, f. 126

⁵ *Idem*.

Todos los asuntos de carácter marino que debe conocer el Supremo Gobierno son tramitados por el Presidente y los Ministros de la Corte, cuyas órdenes son obedecidas como si proviniesen de la Primera Magistratura:

“... todos los asuntos cuyo conocimiento corresponde al Supremo Gobierno se traten por medio de los ministros, que son el organo de Comunicación con el Presidente o Vice-presidente del Estado, se consideran una misma cosa y con él y sus ordenes son obedecidas como sí las firmara él mismo ...”⁶

El Reglamento Provisional de 1819 impone a los Ministros la obligación de sustanciar y determinar las causas de presas y piratería ante el Secretario, quien, concluidos los procesos, los pasa a manos del fiscal. Este puede pedir que se adelante el sumario, o bien, que se practiquen las diligencias necesarias; luego, avisa al Presidente, quien, a su vez, debe reunir en un plazo de cuarenta y ocho horas al tribunal y dictar sentencia. Las sentencias deben ajustarse a las ordenanzas y leyes aplicables al caso. Las apelaciones son admitidas al tercer día ante la Alta Corte de Justicia.⁷

Es competencia del tribunal presidir, en presencia del Fiscal y un administrador de la Hacienda Nacional, los remates que se hacen en pública almoneda;⁸ y administrar justicia y romper con los abusos y malversación de algunos corsarios. Entre sus funciones está, además, conocer en primera instancia lo relativo a las presas capturadas por corsarios particulares o por los buques de guerra del Estado.

La Corte recoge y archiva todos los procesos, autos y decretos emitidos antes de su creación por los tribunales de Vicealmirantazgo sobre la materia de su competencia. Cuando falta un Ministro, nombra uno interino que da

⁶ “ Cuaderno copiator de oficios al señor Almirante. Reclamo a la suprema autoridad del Almirantazgo y a su secretario por no regirse la institución por las estructuras españolas ”. *Ibidem*, T. XXII, f. 100.

⁷ “ Reglamento Proviional de la Corte de Almirantazgo. Artículos 7-10 ”. *Ibidem*, T. XXI, f. 125.

⁸ Artículo 12. *Idem*.

cuenta al Poder Ejecutivo. Recibe la parte de gratificación que corresponde al Estado, a los ministros y fiscal en caso de condena.⁹

Los miembros de la Corte proceden conforme al reglamento de 4 de marzo de 1817, a las Ordenanzas de Corso del régimen español que no estén revocadas o derogadas y en su defecto al Derecho de Gentes.

El Almirantazgo tiene jurisdicción privativa sobre el oficio de Encantor, funcionario encargado de intervenir en todos los remates y ventas de los navíos y cargamentos sentenciados por la Corte en pública almoneda.

Como oficial de la Corte, el Encantor debe residir en el lugar donde está establecido el tribunal; no puede ausentarse sin la autorización del presidente y percibe el uno y medio (1 ½ %) de las rentas del producto líquido del remate de las presas:

“El Vicepresidente aprobo el 1 ½ % que el Encantor esta en posesion de tomar sobre el producto liquido de las presas, y mandar que este oficio se saque a la almoneda y remate al mejor postor, pasando a las cajas nacionales lo que produjera dicha subasta ”.¹⁰

Entre otras cosas, el Encantor debe convocar al público a los remates de carteles, llevar la razón exacta de lo acontecido, dar información del valor total del cargamento, recibir el importe de los efectos vendidos y entregarlos puntualmente a quien corresponda. No puede poner condiciones ni requisitos en los remates ni conceder plazos a los rematadores.¹¹ Anualmente, los miembros de la Corte convocan públicamente a los ciudadanos para que se postulen para ocupar el oficio. Este es ofertado en pública almoneda y otorgado al mejor postor; el producto de la subasta va a las cajas nacionales. Con esto, se impide que alguien se perpetúe en el cargo y se evita la

⁹ Artículos 11, 13-14, 16-17. *Ibidem*, fs. 125-126.

¹⁰ “Oficio de Vicente Buroz secretario de la Corte de Almirantazgo para el Presidente de la misma ”.

Archivo General de la Nación (AGN). **Sección de Guerra y Marina**. T.I, f. 185 vto.

¹¹ “ Instrucción que debe seguir el Encantor en el desempeño de su oficio ”. AANH. **Archivo Francisco Javier Yanes**. T. XXI, fs. 24-25.

corrupción. Un ejemplo de ello ocurre en el año 1819, cuando, después de fijados los edictos y convocatorias, se remata el oficio, que recae en Loreto Arismendi, mejor postor por la cantidad de setecientos pesos en moneda del país.

También es función del alto tribunal nombrar Guardapresa. De acuerdo al artículo 18 del reglamento de erección de la Corte, ésta tomará las medidas de precaución y seguridad sobre las presas en los puertos que dependen jurisdiccionalmente del Almirantazgo:

“La Corte de almirantazgo en virtud de sus facultades y con especialidad al artº 18. Del reglamento de ereccion que previene, todas las diligencias y precaucion y seguridad sobre presas que por los reglamentos mandados {a} observar tocaban á otras autoridades en los Puertos de arribada, son de la Corte de Almirantazgo, creó el empleo de guarda presa y formó las instrucciones que debian gobernarle...”¹²

Para este cargo se designa una persona de celo y probidad que, desde llegan las presas capturadas, debe abordarlas vigilarlas e impedir que sean extraídos furtiva o clandestinamente efectos o parte del cargamento. También debe evitar que se dispersen los corsarios apresadores, quienes deben declarar al juzgado y mantenerse en las embarcaciones hasta que se descarguen y se declare el navío de buena presa:

“... sostiene al tiempo abusos que suelen retardar la formacion del proceso como es la dispercion de los apresadores que deben da sus declaraciones incontinenti y con precisa obligacion de permanecer en la embarcacion hasta que verifique su completa descarga y se declare de buena presa ...”¹³

¹² “Acta de la Corte de Almirantazgo donde se crea el oficio de Guardapresa por resolución del artículo 18 del Reglamento de erección de esa Corte”. *Ibidem*, T. XXIV, f. 236.

¹³ “Borrador del acuerdo del Presidente y Ministros de la Corte de Almirantazgo donde se nombra a Juan Guerra como Guardapresa”. *Ibidem*, T. XXIII, f. 206.

El Guardapresa, una vez que las embarcaciones arriban al puerto, debe abordarlas y evitar que nadie desembarque ni suba hasta que el ministro de la Corte selle y reselle las escotillas de la nave. Únicamente se exceptúa de esta prohibición el capitán o el cabo de la presa que debe entregar los papeles del navío. Debe evitar también que tripulantes, pasajeros o quienes deban declarar saquen de las presas baúles, fardos, cajones, bultos, etc., donde puedan extraer dinero o efectos transportados en embarcaciones apresadas.¹⁴

Debe vigilar que los prisioneros españoles bajen a tierra sólo con la expresa orden del tribunal o de la autoridad competente. Tiene, además, que prevenir riesgos y daños a las naves mientras se les sigue el proceso sumarial; impedir que éstas y sus ocupantes, amparados en la noche se fuguen; o que se les acerquen otras tripulaciones o que cambien de embarcadero sin expresa autorización.¹⁵

El Guardapresa lleva un libro foliado donde asienta el día en entra el buque apresado al puerto, nombre y nacionalidad, corsario apresador, hora en que se traslada abordo y cierre de las escotillas; toma nota sobre el cargamento y su descarga para prevenir o comprobar extracciones. No puede ausentarse sin el consentimiento del Presidente de la Corte de Almirantazgo; en caso de enfermedad u otro impedimento, puede proponer una persona para que lo sustituya.

El Presidente de la Corte le asigna al Guardapresa un pago de tres pesos diarios, deducidos del producto total de las presas, mientras permanezca a bordo de la embarcación detenida y hasta que concluya su descarga por concepto de gastos de conservación y seguridad. Cuando los buques son declarados de mala presa o no hay condena, ese salario lo pagan los multados en las costas procesales. Fuera de estos ingresos, no puede aceptar contribuciones por su trabajo y diligencias, pues éstas corresponden a su

¹⁴ “ Artículo 4 de la Instrucción que debe observar el guardapresa en el cumplimiento de su oficio ”. *Ibidem*, f. 208 vto.

¹⁵ Artículos. 5 y 8. *Ibidem*, f. 209.

oficio, ni admitir regalos o gratificaciones; si se comprueba que ha obtenido dinero por otros medios, el artículo 13 de las instrucciones para Guardapresa establece la formación de un sumario y penas de acuerdo a la gravedad del delito.

Sólo después de concluidos descarga y proceso, cesan las obligaciones del Guardapresa.

C. Procedimientos del Tribunal.

Las naciones, para juzgar todo lo relativo al mar y a las causas de presas, establecen ciertos tribunales que han sido llamados Consejos o Juzgados de presas, tribunal marítimo o Corte de Almirantazgo, de competente jurisdicción y cuyo acto es definitivo y concluyente del negocio sobre el cual versa.

El Derecho de Gentes hace a los pueblos responsables de los ataques que cometan contra otros pueblos, tanto por tierra como por mar. Los principios naturales de la justicia, la conveniencia mutua y el consentimiento de las naciones establecen ciertas reglas de procedimientos, códigos y tribunales destinados a juzgar las presas. Los ciudadanos de un Estado concurren a los tribunales de los otros para que se les administre justicia conforme a una misma ley conocida por todos. De esta forma, el Derecho Internacional en esta materia dispone que las leyes o edictos que se promulguen al principio de una guerra, determinen, por regla general, que los buques y efectos apresados por las naves del soberano, o por corsarios particulares, sean juzgados en una Corte de Almirantazgo, de modo que los captores puedan gozar de ellos o enajenarlos.¹⁶

¹⁶ Andrés Bello, *Principios de Derecho Internacional*, p. 177.

El conocimiento de las causas de presas es privativo de la nación apresadora, que, así como tiene absoluta independencia para juzgarlas, tiene también la obligación de hacerlo con imparcialidad y rigurosa neutralidad. La posesión del captor da jurisdicción a sus juzgados nacionales; la posesión se pierde por represa, escape o abandono voluntario, en cuyos casos, cesa la jurisdicción conferida por el apresamiento.

Las causas de presas siempre son contra la nave, su carga o ambas. La sentencia de estos juzgados tiene plena fuerza y valor ante las naciones extranjeras. Es decir, por el Derecho de Gentes, las decisiones de los juzgados de presas son concluyentes: por consiguiente, no se admiten pruebas contrarias que pretendan falsear los hechos que se afirman expresamente en la sentencia o argumentar que el fallo ha sido infundado.

Cuando se establece el Tribunal del Almirantazgo en Margarita, su municipalidad solicita que permanezca en ella un juzgado de presas: las autoridades locales aspiran que los beneficios obtenidos del remate y venta de las presas llevadas a sus puertos contribuyan a recuperar la deteriorada economía de la isla.

El Congreso Constituyente de Angostura establece, en el Reglamento Provisional del Almirantazgo de 1819, que entre otras razones, la Corte debe conocer en primera instancia lo relativo a las presas hechas por los corsarios particulares, buques del Estado y piratería.¹⁷

Las primeras diligencias en los juicios de presas dependen del parte u oficios que deben comunicar los Almirantes. Esto constituye para el tribunal un grave inconveniente porque, por entonces, no existen leyes específicas que establezcan las atribuciones del Almirante, que, en muchos casos, toma el cargamento de las embarcaciones capturadas en nombre y de la República,

¹⁷ Artículo 5 del Reglamento provisional de la Corte de Almirantazgo. AANH. Archivo Francisco Javier Yanes. T. XXI, f. 125.

acción que entorpece y altera el proceso ordinario del juzgado de presas, y, además, disgusta a los miembros del tribunal.

A la Corte compete juzgar a los corsarios que no cumplen con las instrucciones de la República para hacer los cruceros, quienes deben responder a los cargos y las correspondientes penas que resulten de estos juicios, en los cuales se les acusa de causar graves perjuicios a la patria y a los intereses de los armadores:

“Corresponde también á la jurisdiccion de Marina conocer y determinar contra un corsario que no vuelve al puerto al termino predefinido en la orden del cruzero, excepto el caso en que el buque sea de la escuadra Nacional, pues entonces la falta como son no sellar las escotillas por el capitan del corsario, extraccion arbitraria y furtiva de los efectos apresados, saqueo, asesinato, mal tratamiento de los prisioneros, conduccion de las presas a puertos extranjeros ó distintos del que reside el Almirantazgo todo esto se indaga por la Corte en el proceso que forma sobre el Apresamiento y castiga á los que resulten culpados con las penas que establecen los reglamentos, ordenanza, leyes del Estado, ó las que dicte la justicia segun las circunstancias ...”¹⁸

El propósito de estos procesos es frenar los abusos a las leyes y el enriquecimiento a expensas de la República. Por esta razón, Francisco Javier Yanes, presidente de la Corte de Almirantazgo, plantea, en 1820, al Comandante General de la Marina, Lino de Clemente que los juicios se resuelvan mediante una resolución: los capitanes de corsarios, de acuerdo a las Ordenanzas de Corso y al Reglamento de la Corte, remitirán las presas con el testimonio autorizado o patente que los habilita para hacer el corso con un oficial y una o dos personas de la tripulación que puedan declarar como

¹⁸ “ Cuaderno copiador de oficios. Al Almirante General de la Marina sobre elaborar resoluciones legislativas para algunos puntos relativos al corso, presas y conducta de corsarios ”. *Ibidem*, T. XXIII, fs. 161 vto-162.

testigos. Se advierte que la omisión de este requisito va en perjuicio de los corsarios.¹⁹ Para Yanes,

“Este orden y método de formar causas de presas es tan necesario, que faltándose a el o disimulándose con frecuencia, es indubitable que el curso degenera en piratería, y al fin nuestra república será responsable por que el tribunal conoce estos juicios es construido por la nación, la mejor parte de los armadores y capitanes corsarios son extranjeros que no aspiran por lo general sino enriquecerse ...”²⁰

Para tratar los asuntos relativos a las causas de presas es necesario tomar medidas que prevengan fraudes y extravíos de los efectos de las embarcaciones capturadas. En primer término, un ministro de la Corte pasa a bordo del buque detenido, inventaria e informa sobre el cargamento, que, en caso de ser perecedero, no puede conservarse hasta la conclusión del juicio y deben tomarse las providencias que tengan lugar:

“... pero consistiendo parte del cargamento en cebollas que pudriéndose no solo se perdería sino también averiarían el resto del cargamento, de acuerdo con el señor Presidente de la Corte de Almirantazgo se ha dispuesto se extraigan y se vendan en pública subasta plata feeste en atención a que el valor del cargamento de dicho Buque se ha de deposita para entregarlo al individuo que lo reclame y justifique pertenecerle en el término que prescriben las leyes ...”²¹

Seguidamente, el ministro observa si el corsario apresador ha sellado las escotillas y, en caso contrario, mandará a sellarlas y resellar.²²

¹⁹ “Carta de Francisco Javier Yanes al comandante general de la marina Lino de Clemente sobre la entrada y fuga del puerto de Juan Griego de una fragata con bandera americana y perseguida por el corsario Sosegada. Quejas contra el almirante Luis Brión”. *Ibidem*, f. 9 vto.

²⁰ *Idem*.

²¹ “Comunicación enviada por el Comandante General de la Marina al señor fiscal y al licenciado Francisco Javier Yanes, presidente de la Corte de Almirantazgo”. AGN. **Sección Corte de Almirantazgo**. T. IX, f. 75.

²² “Asuntos relativos a las causas de presas. Modos de seguirlas”. AANH. **Archivo Francisco Javier Yanes**. T. XXII, f. 184.

Luego, buscará alojamiento a los prisioneros en un buque o lugar adecuado para este fin, sin permitirles bajar a tierra, a menos que sea para rendir declaraciones. A los reos se les comunica a fin de evitar que busquen auxilio de la jurisdicción marítima o de la plaza enemiga:

“ En las presas que se hacen á los españoles por los corsarios de la republica vienen las mas veces y ciertamente deben venir para ser examinadas en el juicio de presa, alguno españoles. Que despues de haberseles tomado sus declaraciones nada mas tiene que hacer con ellos la Corte, y al abrigo de este procedimiento quedan en estado de poder espiar el pais, pues se les permitia saltar y nadar en tierra como lo observe al principio de mi llegada á esta isla y conociendo los graves males que podrian resultar de esta indiferencia lo participe al Sr Comandante General que mandaba entonces la marina para que mandase poner en seguridad á unos españoles que se hallaban en el puerto, que dispusiese dellos como conviniese al servicio de la republica.

En el dia se observa tener con toda seguridad en la bahia á españoles que vienen en buques apresados, y no se les permite venir á tierra sino para tomarles sus declaraciones que deben tenerse presente para el pronunciamiento definitivo del juicio de la misma presa.

Pero no sabiendo á que jurisdiccion deban entregarseles si el gobierno de la isla ó Almirantasgo, despues de evacuado el proceso y que la Corte no tenga mas que hacer con estos hombres ...”²³

En 1821, debido a las múltiples dificultades presentadas con las presas conducidas a La Guaira y a la situación de los prisioneros que se encuentran a bordo de las embarcaciones mientras se desarrolla el juicio, el general Carlos Soublette dicta un reglamento que establece que los apresados, una vez

²³ “ Oficio dirigido al Vicepresidente de la República sobre la situación de los españoles que vienen en los buques apresados y a los cuales solo se les permite bajar a tierra para tomarles la declaración. Se consulta a que jurisdicción debe entregárseles ”. *Ibidem*, f. 171.

que arribe la embarcación, se entreguen al gobernador del puerto o al Comandante de la Marina, quienes están en la obligación de depositarlos en un lugar seguro. Los detenidos están a la orden exclusiva de la Corte de Almirantazgo. El Gobernador y Comandante sólo pueden disponer de los prisioneros cuando haya concluido el juicio. En ningún caso puede ponerse en libertad ni darse ayuda a aquellos de origen español sin conocimiento del gobierno. Sin embargo, mientras no se declare o sentencie un buque y su cargamento, los prisioneros tienen derecho a alimentarse de los bienes que poseen.²⁴

Como siguiente paso, los papeles encontrados a bordo de la embarcación capturada se ponen en un saco o cofre que, sellado con el sello del capitán corsario, se entrega al tribunal para su examen. Los representantes de la Corte llaman al capitán apresado para que reconozca el cofre o saco y verifique si los sellos permanecen intactos, pues, en esos papeles se encuentra el fundamento y la causa de las cuestiones, preguntas, cargos y reconvenciones que se hacen a los interrogados en el juicio.

Una vez verificados los anteriores pasos, se inicia la substanciación del proceso, revisando los papeles y documentos hallados en la nave detenida que puedan determinar su legitimidad. Si el resultado de este examen prueba su legalidad, el buque se pone en libertad sin causarle gasto alguno ni cobro por derechos de anclaje. Si por el contrario, de la revisión resulta la ilegalidad de la presa, inmediatamente el secretario del tribunal debe tomar juramento y declaraciones a los corsarios apresadores y a los aprehendidos de acuerdo a un formulario elaborado por la Corte. De igual forma, si el carácter de la presa es dudoso o se presentan fundados motivos de sospecha, se manda a esclarecer la materia y ampliar las pruebas; y cuando el apresado se

²⁴ “ Oficio N° 7 de la Vicepresidencia de Venezuela dirigida al Presidente de la Corte de Almirantazgo relativo al decreto sobre prisioneros mientras se concluye el juicio ”. *Ibidem*, fs. 167-168.

encuentra culpable de fraude, ilegalidad o mala conducta no se admiten mas pruebas y se condena la presa.²⁵

El juez que instruye la causa interroga al capitán, al contramaestre y al sobrecargo de la embarcación apresada. En el proceso, los detenidos deben dar su nombre, religión, naturaleza y datos del buque donde han arribado al puerto; lugar donde se embarcó, clase en que está abordo, bandera y papeles que conduce el navío. Asimismo, la tripulación apresada debe responder quién es el dueño del barco, destino, cargamento, nombre del sobrecargo. Los pasajeros deben indicar si los empleados son civiles, militares o políticos y trato recibido por el capitán. Con relación a la embarcación, la tripulación debe responder si la bandera y papeles son los mismos cuando sale del puerto y después de ser detenida, esto es, si la bandera fue arrojada al agua; dar información sobre la naturaleza y propiedad del cargamento y si hubo sustracción de efectos. Además, debe indicar si la nave ha experimentado algún saqueo por parte de la tripulación del corsario. También debe responder si las escotillas fueron cerradas y elaborado un inventario de los intereses y contenido de la embarcación y finalmente, si el navío hizo resistencia o si se rindió voluntariamente.²⁶

Luego, al pie de las respuestas a este interrogatorio, firman el Ministro Comisionado encargado, el capitán y los tripulantes, así como el traductor, si se utilizan sus servicios, cuando son corsarios extranjeros. A continuación se incorporan a los autos las patentes, los pasaportes y demás documentos encontrados en la embarcación apresada.

Cuando los documentos están en lengua extranjera, la Corte solicita un intérprete de capacidad y de conocida probidad, que es juramentado y está obligado a traducir los textos literalmente, palabra por palabra, mencionando

²⁵ Andrés Bello, **Op. cit.**, p.182.

²⁶ "Instrucción para el juez que debe formar los procesos de presas". AANH. **Archivo Francisco Javier Yanes**. T. XXI, fs. 20-21.

roturas, interlíneas, enmiendas, llamadas, señales, remisiones, notas y advertencias que se hallen en el cuerpo o al margen de los documentos e imitando las figuras que advierta en la medida de lo posible.

Estas indagaciones forman parte de los requisitos para iniciar el juicio y prevenir vicios. Los apresadores corsarios de la República deben cumplir con lo dispuesto en las Ordenanzas de Corso y el Reglamento del Almirantazgo.

La Corte, mediante este formulario, evita hacer preguntas inútiles, elimina las dificultades que puedan impedir la conclusión del proceso y verifica en un plazo de cuarenta y ocho horas lo expresado en el cuestionario. En caso de no poder comprobar las respuestas de los declarantes, debe dar cuenta de ello para tomar las resoluciones convenientes.

Si algún esfuerzo consistente puede señalarse es que, ciertamente,⁸ la Corte de Almirantazgo trata de dar a este juicio un aspecto y forma de ordinario, e interroga y escucha a apresadores y apresados para descubrir la verdad mediante preguntas análogas.

Ejecutadas estas diligencias, se cita a las partes y la Corte pronuncia la sentencia que determina si la embarcación es de buena o legítima presa o por el contrario, de mala e ilegítima presa.

Como puede advertirse, la instrucción del proceso de presas es sencillo. Sólo se complica si alguna de las partes se siente afectada por la sentencia. En tal caso, se interpone un recurso de apelación ante la Corte Suprema de Justicia, que es la máxima autoridad. Si no la apelación no procede, inmediatamente se ejecuta la sentencia y se vende la presa enjuiciada, según las formalidades.

Después de concluido el juicio, la Corte de Almirantazgo consigna a los prisioneros, de cualquier nacionalidad, al Almirante, Jefe de Armas o Comandante de la Marina, siempre y cuando queden en libertad:

“... los españoles se dan por muy bien servidos con que se les conceda su pasaporte para las colonias,

y ellos mismos se proporcionan su pasaje y manutencion ...²⁷

Ahora bien, un navío es declarado de buena y legítima presa en los siguientes casos:

1. Origen del buque: por ser de fábrica o construcción enemiga. El propietario de la embarcación neutral o aliada debe demostrar que fue adquirida antes de la declaración de guerra contra España. Art. 23 de la Ordenanzas de Corso de 1819.

2. Navegar con papeles y bandera española. En este caso, se indica que navegar con bandera y pasaporte enemigo hace enemiga la nave y la sujeta a confiscación, aunque sea propiedad neutral. Los buques revisten el carácter de la potencia cuya bandera enarbolan. Aun cuando el buque tenga una licencia especial o pasaporte de protección que dé motivo de sospecha, esta se considera suficiente causa para confiscar el buque y la carga. Pero si no existe la protección especial, se confisca solo el buque.

3. Propiedad del cargamento: si el cargamento pertenece a los españoles o súbditos del rey Fernando VII es condenable. La confiscación de los armamentos de una embarcación procede dependiendo; primero, de la calidad del propietario, es decir, si es enemigo, todos los efectos y mercancías pertenecientes o encontradas son confiscables, sea cual fuere la embarcación que lo conduzca (Arts. 26 y 30 de la Ordenanzas de Corso de 1819). Se exceptúa los casos en que el buque enemigo tenga patente de una potencia beligerante por cuya autoridad podría ser arrestado. En segundo lugar, los armamentos y mercancías cargadas en un buque enemigo son confiscables sobre todo si son armas, provisiones y municiones de guerra para el enemigo. Asimismo, el contrabando de alguna especie o efecto da lugar a que el resto

²⁷ " Cuaderno copiadpr de oficios. A los Señores Comandante General de la Marina, Intendente y Comandante General de la isla sobre el cumplimiento del artículo 16 del Reglamento de Erección de la Corte de Almirantazgo relativa a los prisioneros españoles y otros individuos conducidos a la isla ". *Ibidem*, f. 169

de la mercancía o cargamento que se halle a bordo de la misma nave y pertenezca al mismo propietario sea considerada como ilegal.

También es confiscable un cargamento de procedencia enemiga, aunque no le pertenezca, si ha sido embarcado en un Estado neutral o aliado para ser conducido a otro Estado distinto al del buque neutral o aliado que lo lleva, y más aún, si es conducido a un país enemigo. Además, son confiscables aquellas embarcaciones cuyos papeles de abordo presenten defectos o carezcan de: letras de mar, pasaporte, rol de equipaje, cartas de partidas, conocimientos y facturas, origen de propiedad de su cargamento. Es agravante el hecho que los papeles de abordo sean arrojados al mar por los capitanes u otros individuos de la embarcación o destruidos al momento del apresamiento por los corsarios; se determina por lo tanto, de buena y legitima presa.²⁸

4. Hacer la guerra a los pueblos de Sur América que reclaman su independencia.

5. Origen de la embarcación y cualidad del propietario: todo buque es confiscable si es de propiedad de la potencia enemiga o de una aliada de ésta, según lo convenido en los artículos 26 y 30 de las Ordenanzas de Corso de 1819,²⁹ así como por las ordenanzas de 1801. De hecho, la mayoría de las naves son condenadas por esta razón:

²⁸ Francisco Javier Yanes, " Nociones del Derecho Marítimo ". AANH. **Archivo Francisco Javier Yanes**. T. XXVI, fs. 189-190.

²⁹ Veáse en el apéndice documental las Ordenanzas de Corso de 1819.

“... que resultando de las facturas, conocimientos y registros encontrados a bordo de La Barca [Nuestra Señora del Carmen alias Las Dos Maria] al tiempo de su apresamiento como tambien de las declaraciones de los apresadores y apresados que el buque y su cargamento son propiedades de españoles, contra quienes sostiene la Republica la mas justa defensa de sus derechos, pide el fiscal que se declare uno y otro buena presa conforme al articulo 30 de las Ordenanzas de 20 de junio de 1801...”³⁰

6. Llevar ocultas banderas de diferentes naciones distintas a las indicadas en los papeles del buque.

7. Llevar cañones y armas para robar en los mares.

8. Traficar con esclavos, debido a que este comercio está prohibido:

“ El Procurador general, evacuando la vista que se le ha comunicado de un expediente instruido sobre el apresamiento que hizo el Corsario la Colombia del bergantin nombrado Buena Esperanza cargado de 228 negros que conducia según el rumbo que llevaba á la isla de la Habana, á Vs. dice: que sin atender mas que á la naturaleza del cargamento que conducia el bergantin es necesario declararlo de buena presa, pues semejante comercio está prohibido expresamente por todas las naciones cultas ”.³¹

9. No presentar la patente de corso que compruebe la nación o Estado que legitima la embarcación y no indicar a quién pertenece el buque.

10. Naturaleza y destino del cargamento: si la totalidad del cargamento o las tres cuartas partes de su valor son de contrabando y destinados al enemigo, ello acarrea sin importar el propietario, su confiscación. Se prohíbe a los

³⁰ “ Carta del fiscal doctor Andrés Narvarte dirigida a la Corte de Almirantazgo ”. AGN. Sección Corte de Almirantazgo. T. VII, f. 426.

³¹ “ Sentencia de la Corte de Almirantazgo sobre el apresamiento del bergantin Buena Esperanza hecho por el corsario nacional La Colombia ”. Gaceta de Caracas. N° 30. Caracas, 3 de enero de 1822, p. 36.

neutrales llevar a los beligerantes las mercaderías de contrabando que sirven particularmente para las operaciones hostiles; es decir, si el cargamento del buque es contrabando de guerra; como sillas de montar, cartucheras, cornetas y especies propias para armar soldados. Los caballos y monturas, en particular, se consideran generalmente como artículos de comercio ilegal:

“... Que el cargamento que se halla á su bordo se encuentran mercancías comunes, y de contrabando de guerra, como son gorras militares, sillas de montar, cartucheras, cornetas y otros efectos de esta especie propias para armar á los soldados: Que en cuanto á las mercancías comunes no esta constatada en el todo su naturaleza y pertenencia neutral asi como por falta de documentos necesarios á este efecto, como la obscuridad e implicancia que se advierte en los que se han presentado y corren en estos autos, siendo este defecto imputable al capitan y cargadores que saben o deben saber, que los buques neutrales deben navegar con los documentos necesarios á probar la propiedad de sus cargamentos principalmente cuando se dirigen á puertos de los beligerantes aunque no esten bloqueados ...”³²

En una guerra marítima, las naves y todos los efectos destinados al servicio de la marina tienen carácter de contrabando. Los artículos de contrabando que conduce el enemigo, aun cuando sean propiedad de aliados, son condenables porque habilitan al adversario para hacer la guerra y conducirlos es una infracción a la neutralidad. Por este hecho, el buque pierde el flete si el contrabando pertenece a los dueños de éste.

La pena que se aplica a los infractores de las leyes internacionales relativos al contrabando es la confiscación de las especies de ilícito tráfico. Las naciones que se hallan en guerra tienen derecho para aprehender y confiscar efectos del contrabando:

³² “ Representación de los señores Presidente y Ministros de la Corte de Almirantazgo sobre el proceso formado por la detención de la goleta Caravana por el corsario particular Josefa, alias El Buitre declarado de buena y legitima presa ”. AANH. **Archivo Francisco Javier Yanes**. T. XXIV, f. 4vto-5.

“ El contrabando, según la espresion de los juzgados de Almirantazgo, contagia los demas efectos que se hallan á bordo de la misma nave y pertenecen al mismo propietario. Antiguamente, se confiscaba tambien el buque, hoi solo recaen sobre la perdida del flete y los gastos consiguientes á la captura, á menos que sea tambien propiedad del dueño de los articulos de contrabando, que en el viaje se descubran circunstancias de particular malignidad, entre las cuales la de navegar con papeles simulados se mira como la mas odiosa de todas. En este y demás casos de fraude por parte del propietario del buque y de toda la carga ”³³

11. Composición del equipaje: se considera que el buque es confiscable cuando su equipaje está compuesto de marineros enemigos o pasajeros españoles, o bien, cuando éstos constituyan más de la tercera parte de la tripulación; o, además, se encuentre a bordo: maestre, sobrecargo, administrador, mercader, oficial mayor o algún comisionado de la nación española.

12. Defecto de los papeles de abordó: todo capitán o maestre de una embarcación debe poseer título de propiedad republicano o carta de naturaleza que pruebe ser aliado o neutral; poseer una comisión, letra o patente, licencia o pasaporte legítima de potencia aliada o neutral, cartas, partidas, conocimientos y facturas. En caso contrario, el navío es declarado de buena presa.

13. Vicios manifiestos de los papeles de abordó: todos deben ser escritos, probados, recibidos y firmados; no se debe tener, a la vez, comisión o letras de varios príncipes o soberanos.

14. El uso de los papeles de abordó: cualquiera que sean, está prohibido echarlos al mar, sustraerlos o destruirlos, so pena de confiscación del buque y su cargamento (Art. 33 de la Ordenanza de Corso de 1817). Igualmente, los

³³ Andrés Bello, *Op cit.*, p. 226.

su carga por los jefes de la marina, según lo convenido en las Ordenanza de Corso.³⁴

7. Por haber faltado a las leyes de la neutralidad.

En todo caso, la presa es legítima en virtud del Derecho de Represalia, es decir, se emplea la fuerza para hacer justicia:

“Los señores Presidente, Ministros de la Corte de Almirantazgo habiendo visto el proceso formado sobre el apresamiento del Land español S. Antonio alias los nueve hermanos, remitida al puerto por el corsario particular la Belona, con lo representado por el Señor fiscal, y resultando de lo actuado que dicho corsario esta patentado y legitimamente autorizado para hacer el corso contra los enemigos de la Republica, y que el referido Land fue apresado en tiempo y forma estando en cabo-rojo, isla de puerto rico: que asi el buque como el cargamento e intereses es propiedad española, pertenecientes á vasallos del rey Fernando 7º que injustificadamente hace y sostiene una guerra cruel de exterminio á los pueblos del sur-america que reclaman su libertad, declaran: que el apresado Land con todo el cargamento e intereses que en él se hallaba al tiempo de su apresamiento es buena y legitima presa, según lo prevenido en el articulo 30 de la ordenanza de Corso, y que desde luego se procede a su remate y venta en pública almoneda con arreglo á lo dispuesto en el reglamento de la materia y á la costumbre establecida”.³⁵

La legitimidad de una presa comienza cuando un corsario autorizado por patente se apodera de las embarcaciones y las ocupa junto con el cargamento perteneciente al enemigo. Esta ocupación es la forma de adquirir el dominio de propiedad de una cosa en una guerra justa y legítima, como lo indica el Derecho de Gentes, que establece universalmente que cualquiera que se

³⁴ “ Real Instrucción sobre Guardacostas de Indias ”. AANH. **Archivo Francisco Javier Yanes**. T. VI, fs. 1-9.

³⁵ “ Sentencia pronunciada por la Corte de Almirantazgo en el proceso formado por el apresamiento del land español San Antonio capturado por el corsario particular La Belona ”. **Ibidem**, T. XXII, f. 220.

expone a los peligros de la guerra con autorización de su Estado es propietario de todo lo que toma del enemigo.

Una presa es sentenciada como ilegítima por varias razones. Primero, si es capturada después de haberse suscrito un tratado de paz con la nación propietaria de la nave. Segundo, si es apresada dentro de la jurisdicción de un Estado neutral; esta ilegitimidad se entiende con respecto al soberano del territorio neutral, cuya protección el apresado tiene derecho a reclamar y éste, a su vez, solicita al apresador que repare la transgresión de la neutralidad poniendo la presa en sus manos. Tercero, por violar salvoconductos o inmunidades acordados en tratados anteriores a la guerra y relativos a ella. En este caso, la presa es devuelta a su dueño o capitán, y el corsario apresador paga las costas procesales y los daños que ocasione la captura; los daños y perjuicios se abonan a los propietarios siempre que el apresamiento es infundado o el apresador haya incurrido en alguna irregularidad. Así, toca al ministro comisionado devolver la embarcación al capitán apresado con todos sus efectos y enseres según lo previsto en la sentencia definitiva:

“ Los señores Presidentes y Ministros de la Corte de Almirantazgo habiendo visto el proceso formado con motivo de la detencion y remicion al puerto de la goleta Danesa nombrada el Hero por el Bergantin Corsario de esta Republica General English alegado por las partes y con lo expuesto por el Señor Fiscal; y constando de lo obrado y dicha goleta navegaba con patente legitima del gobierno Dinamarques que existe el rol de equipaje que esta probada la identidad del buque á favor de Santos Stella según resulta de la traduccion que corre al folio 38 cuyos documentos son puntualmente los que exige el artº 19 de la ordenanza de Corzo, y que suficientemente acreditan la naturaleza neutral del buque y su dueño.- Que por los documentos que obran al folio 12 y 13 y 15 se demuestra el conocimiento de la

carga (...) cuyos documentos presentados en tiempo y forma califican legalmente la propiedad neutral del buque y su cargamento (...) Que no se han presentado documentos por los cuales pueda presumirse fundadamente que dicho cargamento pertenezca á españoles, enemigos de la Republica sin cuyo requisito, que es el elemento de toda prueba en estos juicios, son ineficaces asi el papel del folio 40 como las declaraciones de los oficiales del corsario.- Que tampoco encontraron á bordo de la goleta detenida generos prohibidos ni de contrabando (...) Que por todas estas razones, y demas que resultan del proceso debian declarar y declararon: Que la goleta Hero ha sido indebida e ilegítimamente detenida y conducida al puerto, y por consiguiente se restableciera inmediatamente en posesion de ella á su capitan Joseph Agustini, sus oficiales y gente, restituyendose todos los que les pertenezca, satisfaciendo por el capitan apresador Williams Coats los gastos, daños y perjuicios que le ocasionare ...³⁶

Esta claro, por lo demás, que aunque el corsario tenga suficientes motivos para la detención de una embarcación, si se comprueba que su conducta ha sido irregular o injusta, debe ser condenado en las costas procesales. En cualquier caso, cuando no existe alguna causa para la detención, el captor es condenado a indemnizar completamente a los propietarios. Sin embargo, el apresador no está obligado a compensar al dueño, siempre que haya tenido bastantes motivos para dudar del carácter y propiedad de la nave y someterla a un examen.

Si la sentencia de la causa indica que la presa resulta ilegítima y se ordena su restitución, el apresador tiene derecho a no pagar las costas. Como resulta lógico suponer, si el apresamiento es justificable a primera vista y después resulta infundado, se restituye la propiedad, pero el corsario apresador no está

³⁶ " Borrador de oficio de los Señores Presidente y Ministros de la Corte de Almirantazgo sobre el proceso formado con motivo de la detención de la goleta danesa Hero por el bergantín corsario de la Republica General English ". *Ibidem*, T. XXV, fs. 338-341.

obligado a reintegrar el déficit que resulte de la venta del cargamento porque se considera que obró de buena fe.

Finalmente, no se permite a los reclamantes alegar que los captores no tienen patente legítima; pero si resulta que en efecto el apresamiento de la propiedad enemiga se ha hecho sin ella, la Corte de Almirantazgo otorga completamente la presa a beneficio del Estado. En caso de que el apresador no haya solicitado patente, es una cuestión que debe resolver con su gobierno y de ningún modo concierne al apresado.³⁷

Sin embargo, las embarcaciones que apresadas por el enemigo son nuevamente capturadas o represadas por corsarios de la República, se devuelven a sus propietarios después de revisar sus papeles. Recuérdese que una embarcación apresada y declarada de buena presa queda en poder del corsario apresador; luego, entonces, es represa cuando es capturada por corsarios de la misma nación o aliados y devuelta a su dueño original.

Un buque apresado por un corsario puede librarse y volver a su primer propietario en los siguientes casos:

1. Por la generosidad del apresador, que lo libera aunque lo haya capturado legítimamente. La nave y el cargamento se devuelven a sus dueños originales, pues se supone que no pierden su dominio o que los dona y cede a su favor. La embarcación que se escapa o libera por auxilio de un tercero se devuelve a su dueño o propietario.

2. Por represa o recobro, hecho por la astucia de la tripulación, que aprovecha una ocasión favorable, se rebela y consigue substraerse del captor. Cuando esto sucede, el buque regresa a su primer propietario: el corsario no tiene derecho alguno para reclamar aquello que no ha podido conservar; según el Derecho Común, la conservación es el medio de mantener la posesión de la nave. La tripulación usualmente recibe una recompensa

³⁷ Andrés Bello, *Op. cit.*, p. 184.

proporcional a la situación o naturaleza del caso, riqueza del cargamento y demás circunstancias de la represa; cuando la tripulación de la nave apresada se rebela contra los captores y la salvan, se llama recobro.

3. Por la misma represa hecha en un crucero.

4. Por el rescate del capitán apresado, o de cualquier otra persona del buque y su cargamento, pagando una suma por su libertad o por evitar un juicio sobre la presa.

5. El apresador por generosidad libera al buque, en cuyo caso el cargamento y la embarcación se devuelven a sus dueños originales.

6. Cuando la tripulación de la nave apresada se rebela contra sus captores, o por algún accidente que les sea favorable llegan a salvarla, se llama recobro. El dominio y propiedad de la embarcación regresa a su dueño, que otorga un premio de salvamento a los recobradores.

Por regla general, no existe represa ni recobro y por consiguiente derecho alguno al salvamento, si la presa no ha llegado a estar en poder del enemigo.

El artículo 39 de las Ordenanzas de Corso de 1819 indica que todo corsario que represe un buque nacional, antes de 24 horas de su apresamiento, es gratificado con la mitad del valor de la presa; la otra mitad vuelve al propietario de la nave. En caso de que la represa se haga pasado ese tiempo, el corsario apresador se hace poseedor de todo el valor de la embarcación:

“... por el derecho de guerra los beligerantes tienen la facultad de hacer presas donde quieran que se encuentren los enemigos, exceptos los lugares inmunes, siendo inconcuso en el derecho marítimo que el que ha hecho una presa según las leyes de guerra adquiere por el mismo hecho su legítima propiedad si se ha guardado posiblemente su posesión por el espacio de veinte y cuatro [horas], conforme á la práctica actual de todas las naciones que testifica el sabio Asuni, y en cuya conformidad dispone el artículo 39 de la ordenanza de corso,

que si la represa de buque nacional por un corsario [se] ha hecho pasadas las veinte y cuatro horas del primer apresamiento, será [del] corsario apresador todo el valor de que es lo mismo que decir, que por el transcurso de aquel tiempo perdieron los antiguos dueños su dominio y propiedad. Que siendo así mismo un principio generalmente admitido por las naciones marítimas, que las determinaciones de los tribunales de presas son concluyentes con respecto á las cosas sobre que versan, y producen una traslación absoluta de propiedad ...”³⁸

Durante el ejercicio de sus funciones, la Corte de Almirantazgo debió decidir y promover reclamos internacionales: el juzgado de presas que representa evita el peligro de que, por error o malicia de los corsarios, se confundan las propiedades neutrales con las enemigas, por una parte, con el propósito de evitar el pillaje o piratería y, por el otro, para observar una imparcial y rigurosa neutralidad.

Los corsarios están sujetos a los tribunales de cuyo Estado dependen, por lo tanto, es ilegal quitarle al capitán corsario la posesión de naves y mercaderías, siempre que hayan sido apresadas a título de enemigo o sean confiscables, aunque después se demuestre que legalmente no lo eran. Por tal razón, la Corte de Almirantazgo debe tramitar ante las naciones neutrales muchos reclamos por retener embarcaciones armadas en curso que cumplen todos los requisitos que exigen las Ordenanzas y tienen derecho a obtener la correspondiente patente y a transitar libremente por aguas neutrales.

Los interesados en una presa indebidamente condenada pueden recurrir al gobierno de su país para que reclame al gobierno cuyo juzgado ha pronunciado esa sentencia injusta la indemnización del caso.

³⁸ “Representación de los Señores Presidente y Ministros de la Corte de Almirantazgo sobre la solicitud del capitán Antonio Morales para que le devuelva una balandra de su propiedad llamada Minerva o Margarita apresada por el enemigo y represada por un corsario de la Banda Oriental. La petición no tiene lugar”. AANH. Archivo Francisco Javier Yanes. T. XXIV, fs. 106-107.

Una de las solicitudes de reclamo que llega ante el tribunal, en 1820, es la de Antonio Julio Franchesqui, armador de La Sosegada, con patente de corso otorgada por el Almirantazgo bajo el N° 115 y cuyo mando es confiado al teniente de fragata José Raffeti. La goleta es detenida por las autoridades de Curazao en represalia porque un corsario republicano llamado General English había detenido la goleta holandesa La Intrépida cuando se dirigía de Cuba a Puerto Cabello.

El armador reclama que el título de represalia argumentado por el gobierno holandés es un acto arbitrario:

“... el titulo de represalia con el cual el gobierno de Curazao pretende estar autorizado por la detencion de un buque de su nacion que salia de un puerto enemigo para otro, no es aplicable de ningun modo entre dos naciones que no estan en guerra y que no deben ser consideradas enemigas por ninguna relacion politica y comercial. El respeto debido al derecho de gentes, ha sido hollado y no hay ni há habido nunca una ley que autorize á nadie para pagarse por su propio de mano armada. Este modo de vengar sin ofensas es absurdo y jamas ha sido adoptado en tiempo alguno por los neutros: el es tan contrario á la razon como al derecho universal de las naciones cuya practica seria un verdadero bringandage. La Nacion a quien pertenece el corsario debe unicamente ejercer su autoridad y hacer devolver un a propiedad injustamente arrebatada; pero nunca el soberano del capturado puede atribuirsele algun juicio, menos aun, ninguna especie [de] represalia, sin cometer un acto arbitrario reprobado por todas las naciones civilizadas, y sin exponer á sus súbditos á una guerra que seria perjudicial á sus intereses y a su tranquilidad personal ”.³⁹

³⁹ “ Declaración de Antonio Julio Franchesqui sobre la detención del corsario La Sosegada al mando del teniente de fragata José Raffeti por la fragata holandesa con desprecio de las leyes de neutralidad existente entre ambos gobiernos ”. AANH. Archivo Francisco Javier Yanes. T. XXIII, fs. 60 vto-61.

El reclamo del corsario republicano es pertinente porque: 1° se detuvo por ofensa y como medida de represalia; 2° el Estado soberano del que depende el corsario es el que debe juzgar la embarcación y determinar su sentencia si se ha procedido arbitrariamente e indemnizar al agraviado, y 3° la detención arbitraria de un corsario expone a las naciones comprometidas a una guerra.

Según el Derecho Marítimo y las Ordenanzas de Corso de la época, Holanda, país neutral y en paz con el gobierno colombiano, debe respetar el título de posesión del corsario republicano General English sobre la goleta La Intrépida, y es el Tribunal del Almirantazgo el que puede declarar la legitimidad de su captura, por la cual, en todo caso, corresponde al General English indemnizar al corsario holandés sin perjuicio de la nación:

“Siendo Holanda neutra y hallandose en buena harmonia con la republica de Colombia, debe respetar el titulo de posesion de la Intrepida y dejar álos jueces naturales del captor el derecho de pronunciar sobre la legitimidad ó ilegitimidad de la presa; de declararla libre ó adjudicarla al apresador si los papeles encontrados abordo no justifican suficientemente su neutralidad, y nadie puede declamar contra la autoridad soberana por que heriria el derecho de las naciones. Mas suponiendo ese derecho legitimo, é ilegal la captura de la Goleta Intrepida, deberan los armadores del corsario la Sosegada pagar las ofensas que el corsario General English Haya podido hacer al pabellon holandes ?...”⁴⁰

El armador Antonio Julio Franceschi apela al derecho que le asiste y reclama el pago de los perjuicios sufridos durante la captura ilegal de su goleta, donde no hubo juicio y ésta se usó para apresar una balandra española procedente de Coro.

Un reclamo internacional de una nación neutral procede cuando: 1° el apresador ha quebrantado las leyes naturales, que son sagradas aun entre

⁴⁰ *Ibidem*, f. 61.

En el caso de la guerra, cuando esas relaciones se interrumpen, existen leyes para reglamentar el modo de declararlas y el uso de mediaciones, treguas, armisticios, hospitalidad, canjes, seguridad de prisioneros, entre otros.

Estas leyes comunes a las naciones constituyen el Derecho de Gentes que trata de los deberes y derechos de éstas, fundados, naturalmente, en sus necesidades e intereses recíprocos.

La Nación, cuya voluntad común es el resultado de las voluntades de sus ciudadanos, permanece sometida a las leyes de la naturaleza y obligada a respetar sus nociones; y, por lo demás, dado que el derecho nace de la obligación, la Nación tiene los mismos derechos que la naturaleza otorga a los hombres para cumplir con sus deberes.⁴¹

Las naciones se consideran libres e independientes. La ruptura con España no es mas que una consecuencia de la aplicación del Derecho Natural de Gentes, que dicta que los hombres gozan, por naturaleza, de una libertad e independencia que no pueden perder sin su propio consentimiento.⁴²

En esencia, cada nación es soberana e independiente de otras; y esa soberanía les es necesaria para cumplir con sus deberes y con sus súbditos, así como para gobernarse según les convenga. El primer fundamento del Derecho de Gentes es la relación de independencia entre las naciones.

La guerra de emancipación es legítima en la medida en que un pueblo está obligado a hacer respetar sus derechos, posesiones, libertad y bienestar. Según el Derecho Natural, todos los hombres son iguales, y sus derechos y obligaciones son los mismos porque emanan de la naturaleza; entonces, las naciones son por lo tanto iguales y tienen las mismas obligaciones y derechos entre sí.

⁴¹ Francisco Javier Yanes, *Manual Político del Venezolano*, p. 204.

⁴² *Idea general o principios elementales del Derecho de Gentes, extracto de Vattel y otros*, p. 17.

enemigos, ejecutando crueldades en la gente de la embarcación capturada; en este caso, si se ha llegado a un puerto de un Estado neutral, este puede poner a salvo a los prisioneros y apresar al capitán y su tripulación; 2º, el captor es acusado de piratería, 3º se ha violado la neutralidad mediante una captura en aguas neutrales, rompiendo los documentos que prueban la legitimidad del cargamento o cometiendo otros desafueros.

Si un beligerante juzga sus presas con reglas arbitrarias opuestas al Derecho de Gentes, la nación afectada no reconoce como justa la sentencia pronunciada. Sin embargo, aun así, la sentencia sobre el dominio de la propiedad apresada es irrevocable; pero el beligerante está obligado a indemnizar por los perjuicios causados a los súbditos de otros Estados afectados por ella.

Los reclamos de indemnización los hacen los órganos diplomáticos y se deciden por ajustes privados o convencionales solemnes (tratados). Los interesados en una presa indebidamente condenada pueden recurrir al gobierno de su país para que éste reclame al gobierno cuyo juzgado ha pronunciado la sentencia.

D. Almirantazgo y Derecho Internacional.

Durante la Guerra de Independencia, particularmente entre 1819 y 1822, la República se propone asumir un justo ejercicio del Derecho Internacional y del Derecho Natural de Gentes.

Las naciones establecen entre sí diversas relaciones. De allí surge la necesidad de que las leyes mediante negociaciones, normen estas comunicaciones entre los soberanos, las naciones y sus súbditos. Estas negociaciones se traducen en tratados de paz, comercio, alianzas y demás convenios que mantienen y conservan las relaciones internacionales.

Ninguna nación puede permitir algo que no está obligada a tolerar. La justicia entre las naciones consiste en su reciprocidad y ésta supone igualdad de derechos; por lo tanto, lo permitido a una es, por derecho, permitido a otra.

Para las naciones, la guerra es un modo de adquirir el dominio de las circunstancias en las que ejerce su soberanía. El principio de la libertad de los mares les permite ejercer y defender su derecho a navegar y comerciar en todos los océanos. De hecho, cada pueblo reclama el derecho de visitar a otros y a comerciar con ellos; la navegación en los mares no es exclusiva de una sola nación.

La plena libertad de los mares es acomodaticia. No hay mares cerrados para la navegación en tiempos de paz; pero los mares son controlados por escuadras poderosas para hacer sentir su dominio en tiempos de guerra e impedir el libre tránsito comercial.

Ese derecho de navegar, pues, que las naciones reclaman, la libertad de navegar en alta mar, de transitar, comerciar y pescar, sin más trabas que el respeto al similar derecho ajeno, constituye el principio de la libertad de los mares:

“... Nadie hay entre vosotros que no proclame abiertamente que puede regir y gobernar lo suyo, que no mande que todos los ciudadanos puedan usar de los rios y de los lugares públicos igual e indistintamente; que no defienda con todas sus fuerzas la libertad de viajar y comerciar ”.⁴³

Así, todas las cosas que sirven a un individuo pueden servir a los demás; éstas tienen por esencia la cualidad de que se prestan a un dominio común a los individuos en su totalidad y, en ese sentido, deben seguir perpetuamente tal como fueron creadas por la naturaleza. Por tal razón, esas cosas son llamadas públicas en el Derecho de Gentes, es decir, comunes a todos y

⁴³ Hugo Grocio, *De la libertad de los mares*, pp. 55-56.

propias de ninguno. De acuerdo a este principio, el mar es común a todos y no puede ser poseído por ninguno en particular.

“Por consiguiente, el mar en modo alguno puede convertirse en propio de alguien, porque al ser común por naturaleza esto no es permitido, antes bien, ni siquiera puede decirse lo contrario de las costas, a no ser que pueda añadirse la interpretación de que si algo de esto puede ser ocupado, en cuanto con su ocupación no perjudica al uso común ...”⁴⁴

El mar es libre por naturaleza: su goce pertenece a todos los hombres y su propiedad es de todo el género humano. El mar es, pues, común y no puede estar bajo ningún dominio.

Sobre la base de este principio, las naciones sancionan como norma inalterable entre ellas que todos los pueblos marítimos tienen el derecho de navegar en los mares sin que ninguno imponga restricciones a otro.

Los hombres y los Estados tienen derecho sobre todas las cosas comunes, porque sin ellas no pueden sobrevivir; de allí se deduce que todas las naciones tienen derecho a reprimir por la fuerza a la que viole las leyes de la sociedad y de la naturaleza. El derecho impone obligaciones y corresponde a la República someter por la fuerza a quienes violan las leyes de la sociedad en perjuicio de su libertad.

En particular, el dominio del mar es un factor importante en la defensa de las costas y en el triunfo de la independencia americana. Los corsarios atacan el comercio marítimo de España, interrumpen sus comunicaciones y causan grandes pérdidas a su marina de guerra. Las escasas naves españolas son impotentes para luchar con tantos enemigos en las extensas costas americanas. Las naciones sudamericanas recurren, con acuerdo entre ellas, al corso como un medio efectivo de lograr el predominio marítimo.

⁴⁴ *Ibidem*, p. 95.

El mar se transforma en un teatro de guerra donde participan enemigos y neutrales. El océano deja de ser libre y es sometido al comportamiento arbitrario de las potencias enemigas. Mediante la guerra se reivindica por la fuerza un derecho entre las naciones soberanas en nombre de la autoridad pública y por orden suya:

“ Es un principio universalmente establecido, conforme al derecho de gentes, que cualquiera que hace la guerra en las formas y con la autoridad pública, se hace propietario de todo lo que tomare al enemigo, cuyo principio aplicado al derecho marítimo produce el efecto, de que cualquiera que con el apoyo de la autoridad pública, y conforme a las leyes de la guerra se expone á los peligros mayores para hacerse dueño de un buque enemigo, se hace capaz por este acto de adquirir y asegurar su propiedad, como advierten los publicistas (2).”⁴⁵

(2) Grocio de juri belli lib 3.c.6. Vattel lib.5 .c 9

Un Estado soberano puede ejercer la represalia; pero sus súbditos sólo pueden hacerlo bajo su orden y autoridad. La guerra defensiva es justa cuando se hace contra un agresor injusto, porque la defensa ante el ataque es un derecho y un deber. La guerra en el mar permite ofender y destruir al enemigo y limitar e interrumpir su comercio con las potencias neutrales. Esta facultad se funda en el derecho de la nación beligerante a socavar las fuerzas de su contrario e impedir así que se abastezca de lo necesario para la guerra y que mantenga un comercio que la haga más fuerte y más apta para proseguirla.⁴⁶

⁴⁵ “Exposición insertada por el Presidente de la Corte de Almirantazgo con motivo de los sucesos ocurridos en Martinica con nuestros corsarios y presas. La conducta de Colombia en contraposición a la de los agentes del gobierno francés”. **Gaceta de Caracas**. 13 de diciembre de 1821, N° 27, T. IX, p. 18.

⁴⁶ “Según Francisco Javier Yanes, en Derecho Marítimo se llama represalias a ciertas letras o autorización que los soberanos conceden con conocimiento de causa para tomar o represar los bienes pertenecientes a una nación o del partido enemigo”. En *Nociones del Derecho Marítimo*. AANH. **Archivo Francisco Javier Yanes**. T. XXVI, f. 169.

De acuerdo a estos principios, cuando un Estado soberano ve amenazada su seguridad, puede hacer valer por la fuerza un derecho que le es propio: el Derecho de Guerra:

“Desde que la guerra se ha declarado, hai derecho para hacer contra el enemigo todo lo que fuere necesario para obtener el fin de ella, que es hacerla entrar en razon y lograr de él justicia y seguridad. Puede hostilizársele y debilitársele, por todos los medios lícitos, para ponerlo fuera del estado de resistir, y sostener la injusticia. Este derecho se extiende á las personas y bienes del enemigo que puede ser privado de ellos, y de todo aquello que pudiera aumentar sus fuerzas para hacer la guerra ...”⁴⁷

El Derecho de Gentes concede a los hombres de una nación la potestad de usar la fuerza para reivindicar sus derechos. La tranquilidad de las naciones exige que cada una sea dueña y señora de su territorio y de los mares adyacentes; y que, de esta manera, cuente con la capacidad y la libertad para rechazar o fomentar lo conveniente a su libertad natural:

“La buena armonía entre los jefes de Estados vecinos e independientes y la neutralidad que media entre Su Magestad y el Rey de los Países Bajos y la Republica de Venezuela y Nueva Granada, exigian que no se violase la libertad de los mares con los buques de la Republica, que no habiendo infringido las leyes de las naciones navegan satisfechos de que no tienen otros enemigos que los españoles.”⁴⁸

El Derecho de Guerra es, entonces, no sólo legítimo, sino que constituye la fuente misma de la legitimidad de la acción soberana de las naciones; según éste, los objetivos de la guerra son: 1º, defender lo que nos pertenece; 2º,

⁴⁷ *Ibíd.*, f. 168.

⁴⁸ “Carta del almirante Luis Brión dirigida al almirante A. Kikkart, gobernador de la isla de Curazao a objeto de que libere la goleta La Sosegada y su tripulación. Reitera la necesidad de las buenas relaciones entre las naciones”. Archivo General del Estado de la Haya, Reino de los Países Bajos citado por Manuel Díaz Ugueto, *Documentos del Almirante Brión*, T. II, p. 100.

proveer la seguridad castigando al agresor u ofensor; 3, defenderse de la injuria rechazando una injusta violencia.

La guerra ofensiva es justa cuando se requiere exigir a una nación alguna cosa que no se puede obtener sino por las armas. Así, el Estado asume que la independencia de España sólo se alcanzará mediante el uso de las armas. En el sentido opuesto, la guerra defensiva contra un agresor injusto no requiere justificación. El Estado se defiende de una agresión no sólo porque es su derecho, sino porque es uno de los deberes más sagrados de la Nación.

El Derecho Natural, indica claramente que las naciones se componen de hombres que son absolutamente libres e independientes de las naciones extranjeras y de todos los demás hombres, mientras no se sometan a ellas voluntariamente:

“ La independencia y la libertad que una nacion goza dentro de los limites de su territorio, la conserva en el océano, pues este elemento es libre, comun á todas las naciones, y por consiguiente todas pueden usar el mar con plena libertad, la cual no podria restringirse sin violar aquellos derechos ”.⁴⁹

Las naciones, en sus diversas relaciones, necesitan leyes que establezcan un orden tanto entre los soberanos como entre sus respectivos súbditos. De allí, los procesos de negociación, tratados de paz y comercio mediante los cuales los Estados rigen sus relaciones unos con otros.

Así pues, cuando los derechos, reglamentos, usos y costumbres son violentados, las naciones pueden reprimir con la fuerza a quienes infringen las leyes de la sociedad establecidas por la naturaleza.

La naciente República debió instruirse en sus obligaciones para no faltar a su deber y conocer con certeza sus derechos y exigir su cumplimiento a las demás naciones.

⁴⁹ Idea general o principios elementales del Derecho de Gentes. Extracto de Vattel y otros AA, p. 32.

Es un hecho bien conocido, que la guerra que sostiene el gobierno español contra Venezuela y el Nuevo Mundo, no es menos cruel en la tierra que en el mar, lo que, naturalmente conduce a la República a la necesidad de establecer las medidas de retaliación que permite el Derecho de Gentes. El comportamiento de los jefes españoles en las colonias americanas justifica cualquier medida severa derivada del Derecho de Represalia; su aplicación supone la creación de normas jurídicas que frene la ferocidad española y permita la seguridad del comercio y la navegación en mares donde la falta de puertos libres deja expuestas a las naciones neutrales a los ataques españoles; además, por otra parte, esas normas son tanto más necesarias debido a que los buques armados republicanos cometen abusos y excesos contra los países que no tienen parte activa en la guerra de independencia, lo que, obviamente, lesiona la legitimidad de la recién estrenada soberanía republicana y su crédito y respeto internacionales, justo cuando es más urgentemente necesario mantener éstos en alto.

De tal modo, la guerra promovida por los corsarios republicanos entre 1819 y 1822 es de carácter ofensivo y está fundada en el derecho de exigir la libertad de la nación y la defensa de su soberanía. Y, dadas las circunstancias estos objetivos sólo se puede obtener mediante el uso de las armas.

El Almirantazgo republicano inspirado en instituciones y leyes similares de España y particularmente, en el Derecho de Gentes, cumple un importante papel durante el corto tiempo que duran sus funciones en la guerra de independencia. Este Consejo Supremo conoce todo lo concerniente al mar: defensa de los puertos y costas venezolanas, rechazo a los ataques de los corsarios extranjeros, procesos de presas, armadores, corsarios, tripulaciones y buques; y, en general, asume que los pueblos marítimos tienen derecho a navegar en los mares sin la menor restricción y con plena libertad.

Francisco Javier Yanes, presidente de la Corte de Almirantazgo, instituye las bases jurídicas del Derecho Marítimo venezolano en función del comercio,

el corso, las presas y los crímenes del mar.⁵⁰ Según él, los procedimientos de este tribunal despiertan la confianza pública sólo si sus decisiones gozan de la autoridad de basarse en un sólido cimiento legal. Los gobiernos de las Antillas y los países vecinos llegarían a ver en esa institución un legítimo centro de regulación de la guerra marítima conforme al Derecho Común.

De hecho, la Corte de Almirantazgo es una institución creada para probar a las demás naciones la legitimidad de la causa de la independencia emprendida por el Congreso Constituyente de Angostura y para dotar al gobierno republicano de un carácter de legalidad y permanencia. Observemos así, que entre 1820 y 1821, se hace muy necesario para la República consolidar las bases de su diplomacia, pero sin abandonar la guerra.

Como resultado, armadores y corsarios extranjeros se incorporan al proyecto independentista engrosando las filas de la marina nacional, las potencias neutrales comercian con mayor seguridad, al reducirse los peligros y vicisitudes del mar, y España siente el vigoroso impacto de una fuerza nueva adversa a su predominio ultramarino.

⁵⁰ Para ello elabora las "Nociones del Derecho Marítimo" que comprende tres Secciones: la primera, Del Derecho de Gentes; la segunda; De los Armamentos en Corso y la tercera, De los Piratas y los Crímenes de Piratería y un Apéndice. Consta de 61 folios inéditos. AANH. Archivo Francisco Javier Yanes. T. XXVI, fs. 153-213.

CAPITULO III

CORSO Y ALMIRANTAZGO

Nos interesa establecer que el objetivo fundamental de la Corte de Almirantazgo de Venezuela es reglamentar la práctica del corso. Si algún resultado cierto de su esfuerzo merece señalarse es que, en poco tiempo, la Corte y los corsarios contribuyen a echar los cimientos de la República: sostienen el honor y los derechos de la nación, obteniendo respeto para nuestro gobierno por parte de las naciones extranjeras.¹

La Corte de Almirantazgo recurre al corso como el medio más eficaz para lograr el predominio marítimo. El gobierno de Venezuela, entre 1819 y 1822, emplea este mecanismo para edificar la marina y resguardar la soberanía. La República, para hacer sentir a España las consecuencias de la obstinación de su monarca, exige las medidas de retaliación que permite el Derecho de Gentes.

El corso es una forma legal de hacer la guerra en el mar, que permite, con autorización y apoyo expreso del gobierno, atacar los intereses enemigos y defender los derechos y libertad de tráfico propios.

Francisco Javier Yanes, presidente de la Corte de Almirantazgo, organiza jurídicamente tanto al Almirantazgo como el corso, fundamentándolos sobre el Derecho de Gentes y las Ordenanzas de Corso españolas vigentes para la época. Asimismo, en 1819 elabora unas Ordenanzas de Corso en la que anuncia que la nación tomará medidas severas contra el contrabando y resguardará sus costas del enemigo español. El Derecho Marítimo y, en

¹ "Exposición del Comandante de la Marina don Felipe Esteves, comandante del Segundo Departamento de Marina dirigida a José Antonio Páez sobre fomento del corso". AANH. Archivo Francisco Javier Yanes. T. XXV, fs. 251-256.

particular, el Derecho de Represalia que aplica el tribunal, garantiza al país el comercio marítimo y la navegación contra los vasallos del rey Fernando VII.

Cuando el Estado ve amenazada su seguridad apela al Derecho Natural para enfrentar al enemigo en el mar; para apoderarse de sus buques armados sirviéndose de los corsarios, a quienes otorga una patente para armarse en corso y defender las costas venezolanas. El corso, pues, está autorizado por el Derecho de Guerra para restablecer la paz o hacer justicia, amén de garantizar la seguridad del Estado y la soberanía.

A. Armada Real versus Corso Republicano.

La decadencia de la marina española es aprovechada por el gobierno republicano para debilitarla más aun en las costas venezolanas. Los insuficientes buques españoles, su escasez de marinos, el estado de abandono y desabastecimiento en que el gobierno metropolitano mantiene a sus tropas, conducen al deterioro de la marina española; los insurgentes republicanos advierten la debilidad de la fuerza naval realista y se proponen sacar provecho de esas circunstancias, impulsando el desarrollo del corso.

Dado que la guerra de emancipación requiere fortalecer la marina para enfrentar la armada española, se concede patentes de corso a aquellos armadores o capitanes cuyos buques se sometan a los reglamentos y ordenanzas. Debido a la escasez de marinos nacionales, se recurre a corsarios extranjeros que, movidos por ideas libertarias y el incentivo de recompensas, prestan su apoyo a la nación. Se les conceden patentes de corso para defender la bandera y la soberanía nacional, con algunas condiciones que prohíben los abusos y actos de piratería que éstos puedan cometer en alta mar.

A.1 Decadencia de la Marina Real Española.

A finales del siglo XVIII ya se vislumbraba el declive de la armada española, que, ciertamente, no cuenta con los más elementales medios económicos para sostenerse. Sus buques se encuentran desarmados, sus tripulaciones son inexpertas y escasas, sus navíos permanecen inactivos por falta de carenado y reparaciones.

La decadencia de la Marina Real Española es una de las causas que más favorecen e impulsan la emancipación americana. Los insurgentes se plantean enfrentar abiertamente a España impuestos del lamentable estado de su armada.

A principio del siglo XIX, en 1810, América es sacudida por un afán de libertad que la conducirá a la insurrección y al nacimiento de nuevas Repúblicas; en consecuencia la maltrecha marina española se ve forzada a aumentar su actividad en casi todos los mares. Hacia 1811, ya la flota española es una fuerza reducida y en plena bancarrota. Después de la batalla de Trafalgar la mayoría de sus grandes buques son hundidos o quedan fuera de servicio. Posteriormente, el enfrentamiento con Napoleón Bonaparte influye poderosamente en la armada española. La marina no es suficientemente fuerte y no puede cumplir con las numerosas acciones encomendadas en tierra firme y en las colonias.

Repuesto Fernando VII en el trono, España se dispone a recuperar sus colonias rebeldes, pero ya la Real Armada está destrozada; los largos años de abandono la han reducido a su mínima expresión. Las naciones insurrectas son más aguerridas en la disputa por el dominio de las aguas. En efecto, además de proporcionar el apoyo naval que requiere la dura lucha en Costa Firme que libran las tropas españolas, deben proteger el comercio del ataque de los corsarios.

Debido a su declive, escasez de marinos y múltiples tareas, la Real Armada no está en capacidad de combatir eficazmente el corso hispanoamericano, en este caso, el venezolano, con sus decenas de corsarios en actividad permanente. Las insuficientes naves españolas son impotentes para luchar con tantos enemigos en tan extensas mares. La distancia que las separa de la metrópoli es muy grande y las costas que deben ser protegidas muy extensas; entre ambos factores imposibilitan el ejercicio de una protección rápida y eficaz. Las labores de apoyo al ejército, y de intercepción y persecución del enemigo, requieren una flota bien dotada de hombres y embarcaciones.

La Junta de Gobierno de Cartagena comprende la importancia que tiene para la nación el dominio del mar, sobre todo en caso de guerra, y se plantea constituir una marina eficiente: envía agentes a Baltimore y otros puertos de Estados Unidos con la misión de armar buques para trasladar tropas, defender los puertos y bloquear los que estén en poder de los realistas. Estas embarcaciones, provistas de patente de corso, pronto dificultan la navegación de los buques mercantes españoles, no solo en aquellos mares, sino en todo el Atlántico y el Caribe.

Las operaciones navales españolas se ven permanentemente afectadas por la escasez de dinero y por las trabas que la burocracia les opone para conseguirlo. Pese a que la guerra en América no impide que las colonias sigan siendo fuentes de ingresos para la Real Hacienda, los virreyes y gobernadores, que tienen en sus manos la administración y mantenimiento de los Apostaderos e instalaciones navales, prefieren enviar a España el producto de las escasas recaudaciones que no son devueltas para los gastos de pacificación.² La Hacienda Pública no entrega los recursos necesarios para costear los gastos de la Armada. El abandono a que están sometidos los

² José Cervera Pery, *La Marina Española en la Emancipación Hispanoamericana*, p. 125.

Apostaderos por la falta de presupuesto y la desviación de los fondos que les corresponden acarrear deserción y descontento general entre los marinos. La Marina Española conserva los Apostaderos, pero no puede evitar que estén mal abastecidos; sin embargo, los Apostaderos de Puerto Cabello y Maracaibo están bien defendidos con castillos y embarcaciones que evitan el acecho de las enemigas.

En 1815 los patriotas están casi sin partidas armadas; cuyos restos, al mando Juan Bautista Arismendi, se refugian en Margarita. Vencidos y expulsados de la isla por una expedición española proveniente de Cumaná, sin embargo, la recuperan al poco tiempo y emprenden la reorganización de la armada. Las fuerzas navales revolucionarias se incrementan en esta época. En 1816, la expedición de Luis Brión, procedente de Los Cayos e integrada por Santiago Mariño, Manuel Piar, Bartolomé Salom, Gregorio Mac Gregor, Luis Aury, Demarquet, Renato Beluche, Ducoudrai, Holstein, Zea, Piñeres, Marimon, Pedro Briceño Méndez, Carlos Soublette, José Antonio Anzoategui, Justo Briceño, Pedro León Torres, Ambrosio Plaza, Pulido, Florencio y Guillermo Palacios, José María Lecuna, José Gabriel Pérez, Pedro Chipia, Judas Tadeo Piñango, F. Vélez, Etanislao Robas, Miguel Borrás, F. Jugo, F. Alcántara, Toribio Silva y otros; triunfa sobre la escuadra realista y después del combate naval capturan el bergantín Intrépido y la goleta Rita, que son empleados, posteriormente, en el bloqueo al puerto de Pampatar.

España se ve en la necesidad de aumentar el número de buques que recorren las costas de América para proteger el comercio e impedir la comunicación de las fuerzas revolucionarias de mar y de tierra. Ese mismo año de 1816 se decreta armar en corso los buques españoles para contrarrestar tanto a piratas como a insurrectos y se nombra a Juan de Tíscar, Comandante del Apostadero de Puerto Cabello.

En este año, la ofensiva corsaria en América obliga a Fernando VII a recurrir también al corso para enfrentar los perjuicios y daños ocasionados por los buques armados insurgentes a su navegación y comercio:

...“ el armamento particular de las fuerzas navales que hagan el corso y se opongán legitimamente con vigor y esfuerzo a estas violencias y usurpaciones, es mi real voluntad concederle a todos mis vasallos de unos y otros dominios la facultad y arbitrios de armar para sí buques que quieran y hacer con ellos la guerra a aquellos rebeldes, con el fin de restituirles a ellos mismos el sosiego ...”³

El Rey de España arma en corso a sus vasallos para combatir en los mares americanos a los corsarios que luchan por la independencia de las colonias. Con esta determinación real queda legitimada la acción corsaria española en el Nuevo Mundo. Pero trajo desastrosas consecuencias: los gobiernos insurrectos advierten la debilidad de las fuerzas navales españolas y dan mayor impulso y respaldo a sus corsarios. Los insurgentes aprovechan la aguda carencia de medios de la Armada española que no recibe auxilio de la metrópoli. Las operaciones navales se ven afectadas tanto por la falta de dinero como por la burocracia. El presupuesto que le asigna la Hacienda Española a la marina es no sólo insuficiente, sino que, además, el gobierno metropolitano considera excesivos los gastos marítimos en ultramar. Las naves, en su mayoría, necesitan repararse, pues cuando llegan a las costas venezolanas están deterioradas e inoperantes. En tierra, la situación es angustiante para las tripulaciones, que no perciben sueldos o pagas por largos meses; por otra parte, los astilleros están desmantelados, no existen fondos y los apostaderos están en un estado casi de total abandono. Así las cosas, para el movimiento independentista es evidente la insuficiente y golpeada

³ Idem.

capacidad operativa de la fuerza naval española para hacer frente a la insurrección.

Inevitablemente, la escuadra española va decayendo de modo ostensible: carece de medios para reparar adecuadamente las averías y afronta toda clase de dificultades para habilitar los buques, cuyas continuas salidas exigen imperiosamente que, en su mayor parte, entren en diques para carenar su fondo. Esto está clara y dramáticamente expresado en las continuas solicitudes y quejas que remiten los comandantes de buques y Apostaderos; pero no obtienen respuesta ni auxilio de España. Ni se sustituyen los buques deteriorados ni se reemplaza a los hombres de las ya cansadas dotaciones; en cuanto a la oficialidad, existe un desequilibrio entre ellos, los marinos y los buques: el personal disminuye entre 1802 y 1822, aunque no en forma tan acelerada como las embarcaciones, porque se recurren al reclutamiento forzoso. Además, se enfrenta la dificultad de no contar con marinos capacitados para mandar los buques; esta inexistencia de jefes apropiados obviamente repercute en la eficiencia de las actividades marinas. El hecho de que los marinos no reciban ninguna paga provoca desertiones continuas. Los desertores son penalizados con arrestos y castigos severos. El Apostadero de Puerto Cabello debe remediarse de modo precario solicitando marinos a los Apostaderos de Costa Firme y, ocasionalmente, al de La Habana para volver a reanudar sus campañas.

Por tales razones el ministro togado del Almirantazgo Español, don Francisco Quevedo Bueno solicita al clero, nobleza y poderosos donativos para habilitar con urgencia la marina militar necesaria para contener el movimiento de independencia de los países de América.⁴

En 1817, el general Miguel de La Torre, desplazado de Angostura, se retira a la isla de Granada, y Simón Bolívar se apodera casi por completo de

⁴ Idem.

Guayana. Los realistas se empeñan en ocupar la isla de Margarita, uno de los puntos claves para desplegar las operaciones navales de apoyo a las campañas en tierra firme; el otro punto estratégico es Cumaná. Los españoles pierden el primero y se ven obligados a combatir para conservar el segundo. Los informes del brigadier Pascual Enrile, jefe de las fuerzas navales de la Expedición de Morillo, exigen que los Apostaderos, comandantes y buques protejan el comercio de la Metrópoli con convoyes escoltados por fragatas y embarcaciones de guerra. Para entonces, cualquier iniciativa para resguardar el comercio y las posesiones americanas es obstaculizada por el reglamento de Apostaderos de este año, que deslinda la jurisdicción de Gobernadores del gobierno interno del Apostadero y de los buques. La marina española adolece de ayuda material mientras las escuadras sostienen frecuentes combates con los insurgentes, que logran imponerse con la ayuda de corsarios extranjeros.

A finales de este año, Venezuela está dividida prácticamente en dos zonas: Pablo Morillo domina el Oeste y los independentistas el Este apoyados en las fuerzas navales de Luis Brión. En 1818, la ofensiva patriótica sobre el centro del país se combina con acciones navales sobre las costas del litoral. Mientras tanto, el Capitán General de Venezuela y los Comandantes de los buques, enredados en conflictos de competencia, discrepan sobre el curso de las acciones de las fuerzas del mar. Sin embargo, al concluir el año 1819, el país está casi totalmente en manos de las autoridades realistas; los patriotas sólo ocupan zonas periféricas: Margarita, Guayana y Apure.

Pero esta situación no dura mucho tiempo: a consecuencia del levantamiento de Riego, en Cabezas de San Juan, el 1° de enero de 1820, el gobierno de España abandona nuevamente las tropas que luchan en América. Ante las amenazas del almirante Luis Brión de atacar La Guaira, el capitán general Salvador de Moxó solicita pertrechos y buques de guerra; pero en Cádiz no se disponía de naves para auxiliar a este Apostadero. Una

expedición que debía partir de esa ciudad para reforzar el ejército de Morillo ni siquiera llega a embarcarse. En consecuencia:

“... la Escuadra española permanecía en Puerto Cabello, a donde había arribado procedente de Cumaná, desmantelada y careciendo de todo lo necesario, no podía salir al mar, ni se la reparaba, sin embargo de que el General Morillo lo exigía con urgencia y como una medida de vital importancia para la defensa de la Costa Firme. Así era que no teniendo los realistas buque alguno de guerra en estado de servicio, los Corsarios republicanos con banderas de Buenos Aires y Venezuela dominaban el mar. Ellos apresaron tres buques extranjeros, que conducían vituallas para la plaza de Cumaná por cuenta del Gobierno español; ellos hicieron un desembarco en las bocas del Tuy y alarmaron aquellas costas barloventeñas; ellos, en fin, hostilizaban de tal manera Buenos Aires y Venezuela el indefenso comercio de la Capitanía General, que del todo iba desapareciendo ...”⁵

El 11 de abril de ese año el Ministro de Ultramar remite a Morillo una circular que le ordena iniciar una negociación para firmar un armisticio. Luego, el 25 de ese mes, el Ministro de Guerra suspende todo envío de tropas a América, aunque con la salvedad de que ofrece remitir los pertrechos que sean convenientes.

La reacción de España contra los avances de la armada republicana es tardía: por fin envía la expedición de Angel Laborde, conocida con el nombre de División de la Costa Firme al Apostadero de Puerto Cabello. Las embarcaciones de esta expedición son buques comprados en Rusia, maltrechos y con maderas podridas; otros, pocos veloces y en mal estado.

⁵ Francisco Alejandro Vargas, *Historia Naval de Venezuela*, T. II, p. 72

Esta es, paradójicamente, la división que se propone reforzar la escuadra en Venezuela y recuperar la supremacía española en sus mares.

En 1821 las limitaciones en el abastecimiento de víveres en el Apostadero de Puerto Cabello retardan los envíos de auxilio a Cumaná. El mismo capitán de fragata Angel Laborde conduce allí un convoy de víveres y refuerzos; pero, debido a esto, la plaza de Puerto Cabello queda en una situación penosa: la provisión calculada para dos meses sólo alcanza para 25 días. Desde comienzos de este año, los realistas envían comisionados a La Habana, México y a la isla de Martinica para solicitar asistencia; pero, a estas solicitudes sólo responde el Gobernador de las Antillas francesas. La carencia de medios para sostener las tropas lleva a la Junta de Guerra a enviar al brigadier Francisco Tomás Morales a la isla de Curazao a pedir ayuda. También Miguel de La Torre hace múltiples gestiones ante el Rey a través del Secretario de Estado y del despacho Universal de Guerra. La Torre, cansado de enviar peticiones y reclamos, concluye que:

“... ‘¿Si estos esfuerzos no producen los resultados a que aspiro, abandonaré esta plaza y la de Cumaná por no permitir perezcan los cortos restos del Ejército sin fruto alguno, por que desde mi regreso al mando he manifestado al gobierno repetidas veces que sin hombres y sin dinero principalmente no es dable hacer la guerra en estas provincias’ ”.⁶

Angel Laborde, comandante del Apostadero de Puerto Cabello, se queja repetidamente ante el Consejo de Estado de la situación de la marina y lo inoperante de los buques de la División por la falta de reparaciones. Muchas son las penalidades sufridas ante los sucesivos ataques en La Guaira y Cumaná y la consecuente pérdida de estos Apostaderos. El estado de la fuerza naval de Laborde es lamentable y poco puede esperar de las autoridades metropolitanas, según se desprende de sus continuas reclamaciones:

⁶ Asdrúbal González, *La Guerra de Independencia en Puerto Cabello*, p. 210.

“ ‘O la Metropoli hace efectivo los socorros, o borra del mapa de sus posesiones las provincias de Venezuela. Los males no se curan con expedir oficios del ministerio o ministros sino con prontos y eficaces remedios’ ”.⁷

Laborde no cuenta con tropas suficientes para reanudar operaciones. Cuando concluye 1821, sólo permanecen realistas en el Apostadero de Puerto Cabello, la plaza de Coro y la Península de Paraguaná. La situación de las fuerzas españolas es precaria; las peticiones de socorro del comandante del Apostadero a la Corte de España se multiplican sin obtener respuesta alguna.

En España no hay voluntad efectiva apoyar a los hombres que defienden sus colonias. La desidia y la incapacidad de las autoridades peninsulares conducen al abandono, descalabro y ruina de la Armada, y en consecuencia, a la derrota de los ejércitos españoles en América.

Tras el triunfo de Simón Bolívar en Boyacá, que asegura la independencia de Colombia, el almirante Luis Brión, que continúa al mando de la escuadra patriota, sigue el combate contra los buques españoles en toda la Costa Firme. Es suficientemente conocido el bloqueo patriota a Puerto Cabello, en abril de 1822, así como la superioridad de sus fuerzas destacada por el propio comisionado y capitán de fragata Juan Barri:

“ ‘La marina esta reducida a la nada y tiene con contentarse con mirar a los buques enemigos. A la vista hay dos bergantines, una polacra, seis goletas y ocho o nueve flecheras. Los cañonazos son continuos’ ”.⁸

La superioridad naval de la marina patriota es manifiesta ante la maltrecha escuadra española.

⁷ José Cerverra Pery, *Op. cit.*, p. 174.

⁸ *Ibidem*, p. 176.

A.2 Fomento del Corso Republicano.

En el período que nos ocupa, la guerra de independencia en tierra firme exige organizar la marina y extender el combate al mar. Para ello los patriotas asentados en Guayana, requieren mejorar la comunicación con el exterior por las bocas del Orinoco. Bolívar se empeña en construir y adquirir buques para rendir las plazas fuertes de los realistas; reorganiza el ejército, forma de un cuerpo de marina que se oponga a la enemiga y proteja el comercio, expide Ordenanzas de Corso y declara en estado de bloqueo a las costas. Sus planes son el resultado de una visión estratégica compartida con los jefes de la marina, quienes creen en la conveniencia de adueñarse del Orinoco y de las costas venezolanas.

Conforme al reglamento provisional expedido por el Libertador en marzo de 1817, en Margarita se arman los corsarios para hostilizar al adversario en todas las direcciones hasta posesionarse de las plazas. La isla sirve de arsenal y de almacén de los productos del corso; su situación geográfica propicia el trato comercial con las Antillas además de ser excelente base para la marina nacional, pues desde sus puertos se facilitan las expediciones a las costas.

Para continuar esta empresa, Bolívar otorga plenos poderes, primero al almirante Luis Brión y luego al general Lino de Clemente, con el propósito de organizar y preparar las expediciones contra Angostura. El almirante Brión se cuenta entre los primeros en atender, en 1818, la invitación de Simón Bolívar a los extranjeros a incorporarse a la causa de la libertad de Venezuela: arma a sus expensas, junto a otros corsarios, siete goletas para emprender la campaña, concurren con sus tripulaciones y buques a cuantos movimientos militares hace el ejército; desde Margarita dirige las operaciones navales y recibe armas, pertrechos, provisiones y acoge a los voluntarios europeos.⁹

⁹ Luis Díaz Ugueto, **Documentos del Almirante Luis Brión**, T. I, p.30.

Debido a las circunstancias de la guerra y a la interrupción de las comunicaciones, el Jefe Supremo de la República autoriza a Brión a conceder y despachar patentes de corso a los buques que se sometan a las reglas, condiciones y fianzas previstas en las ordenanzas. Este se encarga, además, de consolidar la fuerza naval y la infantería de marina, así como los cuerpos voluntarios que la conforman. De la cooperación de la marina depende el éxito del ejército de tierra; destruida la marina española, se hostiliza los puertos aún en poder de los adversarios. En esa situación, el corso es un útil recurso empleado por los patriotas contra sus enemigos.

La guerra en el mar requiere formar batallones marinos, para lo cual se libran ordenes de reclutar hombres en los pueblos y las costas. En este sentido, la Corte de Almirantazgo aprueba que los esclavos conducidos en las embarcaciones negreras apresadas se destinen al servicio de la República en el ramo de la marina.¹⁰ El gobierno paga 50 pesos por cada esclavo que tenga entre 12 y 40 años de edad y sea hábil para la milicia en un lapso de cuatro años. En caso de no tener la edad y estar inhabilitados para el servicio militar, son dejados en libertad bajo la tutela de quien decida el gobierno.¹¹

Gracias a su intensa actividad, los patriotas reúnen una fuerza respetable de buques y corsarios al servicio de la independencia. Se solicita auxilio a propietarios de embarcaciones para hacer el corso a cambio de una parte del valor de las presas y su cargamento:

¹⁰ “Declaración de los señores Presidente y Ministros de la Corte de Almirantazgo sobre la naturaleza y destino del cargamento del buque apresado por el corsario particular El Wilson”. AANH. **Archivo Francisco Javier Yanes**. T. XXIII, fs. 67-68.

¹¹ Ordenanza de Corso de 1819. *Ibidem*, T. XXII, f. 247.

“... he pensado en publicar un bando, en este y demas puertos de la isla, convidando á sus naturales, propietarios de flecheras, curiaras y lanchas, á que se presenten, por patentes para hacer el corso con ellas, sobre la costa enemiga, hasta los caños del Orinoco. Pero como á esta gente las mueve mas su interes que otra cosa, he creido conveniente decirles que todo lo que cojan y no pase del valor de mil pesos, se les dará integro, sin descontarse nada por los derechos, ni tampoco por el juicio de la Corte sobre las presas, porque podrá hacerse verbalmente. Me falta para esto el consentimiento de Ud. Que espero me diga, á ver si por este medio podemos evitar aquellos males y hacer un servicio como este al Gobierno...”¹²

Como no se dispone de suficientes marinos nativos, el corso recurre a los extranjeros, capitanes mercantes, antiguos corsarios o simples aventureros, para comandar las naves. Esto es un arma de doble filo: los capitanes corsarios, en ocasiones, se aprovechan de las patentes para su propio beneficio particular, descuidando las actividades para las cuales se les otorgan, no por ignorancia de las ordenanzas sino por el lucro rápido y fácil que se les ofrece:

“Aquí se arman corsarios con toda la oficialidad y tripulacion de extranjeros, que ni entienden el idioma ni se sujetan á reglamentos que no entienden ni quieren: dan o no firma, según el placer del señor Almirante y este abuso estuviera remediado si hubiera disposiciones preventivas de esto. Estos corsarios salen al mar y como inoran sus deberes, y solo aspiran á adquirir dinero para marcharse despues, cometen mil excesos con los indefensos neutrales de lo que al fin vienen a resultar represalias y clamores contra nosotros”.¹³

¹² “Carta de Lino de Clemente dirigida al presidente de la Corte de Almirantazgo”. *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*. T.I, N° 4, p. 273.

¹³ “Informe de Francisco Javier Yanes sobre el estado de la marina y el corso”. *Archivo Francisco Javier Yanes*. T. XXV, f. 375.

Los republicanos tratan, por todos los medios, de aumentar sus fuerzas. Las tripulaciones se complementan con desertores y presos sacados de las cárceles:

“Lo que mas falta le hace en el dia es marineria, capaz de entender la maniobra de dicho buque, pues aunque se embarque en el nativos de esta isla, no tienen aquél conocimiento. En las presas ultimamente llegadas hay varios prisioneros muy a proposito para el caso: en consecuencia espero que si no hay inconveniente, se me manden a entregar, con el objeto expresado”.¹⁴

Entre los armadores encontramos en mayor proporción a los criollos, entre los extranjeros destacan: Nicolás Joly, José Raffetti, Juan D. Danels, Luis Brión, Henrique Faggart, Azor Orne, Alejandro Bolches, Vicente Dubril, Pedro Brión, Javier Curtis, Antonio Alegre, Felix Nattá, James Bares, José Almeida, Andrés Sicard, Agustín Franchesqui y el general Evereux, entre otros. Algunos de los voluntarios extranjeros eran veteranos de las guerras napoleónicas que buscaban emplearse en América. Los expedicionarios británicos e irlandeses, pese a que estaban desalentados y se mostraban escépticos sobre las posibilidades de éxito de la independencia surameraricana, debido a las penalidades sufridas en su viaje desde Inglaterra, rápidamente abrazan la causa emancipadora e incorporan sus embarcaciones a la marina republicana:

“...Ademas de los cuatro mil hombres que hemos reclutado en Inglaterra, vienen tambien varios buques de guerra para el gobierno, entre ellos dos fragatas. La navegacion de Inglaterra aquí ha sido tan feliz que los primeros transportes han llegado en 23 dias. Jamas Venezuela desde el primer dia de la revolucion habia contado, ni con un ejercito tan poderoso, ni con elementos de todas clases”.¹⁵

¹⁴ “Carta del comandante general Lino de Clemente dirigido a Francisco Javier Yanes presidente de la Corte de Almirantazgo”. *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*. T.I, N° 4, p. 273.

¹⁵ “Oficio de Simón Bolívar desde el Cuartel general de angostura dirigido al General en Jefe Juan Bautista Arismendi en 1819.” AANH. *Archivo Francisco Javier Yanes*. T. XIX. Bis, f. 83.

Sin embargo, debemos acotar que la expedición de Los Cayos, la de la escuadra que participa en la rendición de Angostura en 1817; las dirigidas contra Barcelona en 1819 y las destinadas contra Río de Hacha, Santa Marta y Cartagena, se componen en su mayor parte de corsarios particulares, armadores y capitanes que disponen del dinero y los víveres necesarios para tales empresas. Además, por lo general, eran hombres amantes de la libertad y detractores de la tiranía, que ofrecen sus esfuerzos para la independencia de América del Sur.

Así pues, armadores y corsarios participan del apresamiento de los buques enemigos y desorganizan o destruyen sus escuadras. El botín o recompensa es repartido entre éstos de acuerdo con lo establecido por decretos u ordenanzas:

“ Artículo 1º La octava parte de todo el producto de las presas corresponderá al Excelentísimo Señor almirante de la Republica.

Artículo 2º El total que queda, deducida la parte de que habla el artículo antecedente se dividira en dos mitades iguales, de las cuales se adjudicara una á los Armadores ó propietarios de los Buques apresadores y la otra se repartira en las partes que siguen Doce corresponderan al Capitan del buque diez á su segundo: ocho al primer Teniente: seis al segundo: quatro al capitan de Presa: quatro al Capitan de voluntarios: seis al medico: quatro al primer Maestre: tres al segundo Maestre: quatro al Capitan de Armas: tres al maestro Carpintero: tres al primer artillero: una y media al Despensero: una y media al segundo de Armas: una y media al segundo carpintero: dos y medio al Bodeguero: dos al Patron de Bote: dos al Gefe de Timon: dos al Cocinero: una y media á los Segundos de este: una y quarta á los Gavieros: una á los Marineros: quatro al Escribano: Media á los muchachos: tres á los veleros: tres al practico: tres quartas á los pasajeros.

Artículo 3º El modo en que deba distribuirse la mitad adjudicada á los armadores ó propietarios se decidirá oportunamente, debiendo entretanto quedar esta parte íntegra en manos de los depositarios ”¹⁶.

Posteriormente se dispone que el reparto de las presas capturadas al enemigo se haga de acuerdo al valor y toneladas de la embarcación:

“ Artículo 1º = Los Buques de la Escuadra se dividiran en tres clases, á saber, la Diana, el Conquistador y el Indio Libre compondran la primera: la Brion y el Tartaro la segunda; y el Conejo, la Margarita y las flecheras la tercera. =

Artículo 2º= Las de primera clase recibirán una parte de cada tonelada: las de segunda por cada dos; y las terceras una por cada tres toneladas ”¹⁷.

De la captura de las presas de corso se obtienen los mayores beneficios en metálico de que puede disponer la marina y la República, además del entusiasmo que despiertan las compensaciones o reparto de presas en los hombres de mar. A partir de ahora, los corsarios interceptan el comercio de Tierra Firme con las Antillas y España, hostilizan además, el de otras posesiones españolas como Cuba y Puerto Rico. En sus cruceros sobre Cuba tienen el incentivo de capturar buques negreros, contrabandistas, pues para el momento, ya estaba prohibida la trata de esclavos; o bien, están provistos de abundantes víveres para el viaje de ida y vuelta cargados de negros. Asimismo, las embarcaciones que exportan frutos desde La Guaira a San Thomas y Cádiz son objeto de codicia entre los corsarios, pues, son fáciles de capturar cuando se arriesgan a salir sin escolta de buques de guerra.

La creación de la Corte de Almirantazgo en 1819 consolida y da un impulso decisivo al corso. A partir de entonces, los corsarios republicanos

¹⁶ “ Decreto sobre repartición de las presas hechas al enemigo por la escuadra nacional en la evacuación de la plaza antigua de Guayana ”. *Ibíd.*, T. XXI, f. 17.

¹⁷ “ Decreto sobre repartición de las presas hechas al enemigo en la evacuación del Orinoco. Respeto a los armadores y propietarios. ” *Ibíd.*, T. XXI, fs. 16-17.

conducen los buques apresados a los puertos de la isla de Margarita, donde son juzgados por el tribunal.

El corso es una forma de hacer la guerra en el mar atacando el tráfico marítimo del enemigo con autorización expresa del Estado beligerante; es una fórmula legal de practicar la guerra en el mar y atacar eficazmente los intereses del adversario.

El gobierno recurre a este medio extraestatal para dotarse de su propia marina de guerra y para defender su soberanía. El corso se practica tanto en tiempos de paz así como en la guerra, como una medida de represalia:

“ El corso marítimo, organizado bajo la vigilancia y con la autorización del Estado, está conforme al principio que permite al beligerante dañar a su enemigo por todos los medios posibles sin recurrir a procedimientos que serian simplemente crueles o impotentes para debilitar al adversario ”.¹⁸

Es necesario destacar que las embarcaciones armadas en corso requieren cumplir ciertas condiciones para que su actividad beligerante esté encuadrada en lo establecido en el derecho y en lo decretado por el Estado; como incorporarse a la guerra antes o después de iniciarse las hostilidades, estar bajo el mando de un miembro de la marina militar, enarbolar el pabellón y bandera de combate del estado a que pertenezca. El cumplimiento de estas condiciones, significa para los beligerantes adversarios y neutrales la garantía oficial de que el buque corsario obedecerá las leyes de la guerra marítima.

Asimismo, el corso es una empresa naval del propietario de una embarcación, de un particular contra el enemigo de su Estado y de la potencia beligerante que lo autoriza a hacer la guerra para causar pérdidas al comercio del adversario y entorpecer al de los países neutrales que se relacionen con el enemigo.

¹⁸ José Luis Azcarraga, *El Corso Marítimo*, p. 76.

Además, el corso constituye un medio para incrementar una flota de guerra y, al mismo tiempo, hostilizar al enemigo; por ende, juega un papel importante en la guerra de independencia. También contribuye a subvencionar los gastos de la guerra; pues los corsarios, en distintas ocasiones, auxilian a las tropas de tierra y a la marina con víveres, armas, municiones y hasta dinero proveniente de las subastas de presas:

“... ‘ Nuestra Escuadra corrió con muy buena suerte en su última excursión. Hemos hecho una multitud de ricas presas, pero no puedo enviaros ni un ochavo por que la mantención de las Fuerzas navales y de las tropas extranjeras me cuestan diariamente mil pesos. .. ’ ”¹⁹

Las embarcaciones que se dedican al corso son llamadas corsarios. En el mar, y con las armas en las manos de su tripulación defienden el pabellón que representan e infunden respeto a las flotas mercantes y de guerra. La campaña naval corsaria de los republicanos cumple los siguientes objetivos: estrangular el comercio español, detener sus correos, bloquear sus comunicaciones, atacar sus convoyes, y causar perjuicios de todo tipo a la Armada Real e incluso realizar misiones diplomáticas y políticas. Así, los corsarios patriotas se convierten, además, en agentes importantes para la diplomacia de esos tiempos.

La Corte de Almirantazgo recibe las naves apresadas, dispone la pública subasta de los efectos y cargamentos, y retiene en un depósito el producto de la venta. El tribunal fundamenta sus actuaciones en las Ordenanzas de Corso, de acuerdo a las cuales presenta ante el gobierno republicano el derecho que le asiste para disponer del embargo, hacer las reclamaciones y disponer de las presas legítimamente capturadas.

¹⁹ “ Carta de Luis Brión desde Curazao dirigida a Simón Bolívar en 1819 ”. En Francisco Alejandro Vargas, *Op. cit.*, p. 80.

La acción corsaria en la emancipación venezolana, así como el desempeño de la naciente marina patriota, son favorecidos por la decadencia de la armada española; así consiguen la supremacía marítima, que le permite interceptar los pertrechos, armas y refuerzos de los ejércitos realistas. El dominio republicano del mar, es un factor decisivo en la guerra de independencia, alcanza su apogeo entre 1818 y 1822.

Finalmente, el gobierno continuó promoviendo el corso en 1822, aun después de cesar en sus funciones la Corte de Almirantazgo; de tal forma, el Despacho de Marina, después de 1827 resuelve no exigir a ningún corsario derechos por este concepto para concederle la patente de corso.

B. Patentes de Corso y Corsarios.

Dada la imperiosa necesidad del Estado de incrementar la marina para la defensa de las costas, enfrentar la Armada Real y combatir la piratería requiere conceder patentes de corso a los corsarios particulares y extranjeros que bajo la bandera y autoridad de la República defiendan su soberanía.

La patente de corso da derecho a los corsarios hacer la guerra en el mar amparado en el derecho de Gentes, quienes gozan de inmunidad, pero están sometidos a las Ordenanzas de Corso vigentes y al derecho Internacional. El corsario o armador al adquirir una patente de corso forma parte de las fuerzas armadas; sus funciones dejan de existir cuando la patente se le retira por incumplimiento, vencimiento o no se requiere de sus servicios.

B.1 Patentes de Corso.

La letra de marca o patente de corso autoriza a quien la solicita armarse en corso para defender el pabellón y la soberanía del país que se la otorga. Es un instrumento legal que faculta a un buque particular para hacer la guerra en

el mar amparado en el Derecho de Gentes, con la caución de pagar una fianza y el requisito de que la presa capturada conducida al Tribunal del Almirantazgo, que se encarga de juzgarla si actúa sin ese documento, el armador se expone a ser tratado como pirata, tanto por el propio gobierno al que se adhiere como por los demás beligerantes.

Para armar en corso una embarcación de su propiedad, el armador debe acudir ante el Almirante o Comandante de la Marina a tramitar el permiso que lo acredite como corsario de la República. Al hacer la solicitud, debe indicar el tipo de tripulación con que cuenta y la fianza que ofrece en garantía, dar constancia de la probidad de su conducta; comprometerse a acatar las leyes y a no hostilizar a los ciudadanos de la República ni a los Estados neutrales.²⁰ Ningún ciudadano ni extranjero pueden armarse en corso ni muchísimo menos establecer leyes ni tribunales particulares sin el permiso especial de su soberano.

El gobierno otorga patente de corso a los ciudadanos que soliciten armar algún buque en contra del gobierno español y que cumplan con los anteriores requisitos, en forma similar a como se expresa en el texto que sigue, ejemplo de una patente de corso, otorgada a Juan D. Danels:

“... autorizándole como la presente le autorizo para perseguir y apresar los buques españoles que encontrase tanto en alta mar como en las costas, puertos y ríos del territorio de la Republica, y en los sugetos a la jurisdiccion de aquel gobierno bajo la expresa condicion que para precaver todo acto arbitrario o de pirateria, las presas que hiciere dicho bergantin corsario; seran conducidos a uno de los puertos libres de Colombia con todos sus Registros, papeles y demas documentos para ser legitimamente condenados por el Tribunal del almirantazgo ...”²¹

²⁰ Artículo 5 de la Ordenanza de Corso de 1819. AANH. Archivo Francisco Javier Yanes. T. XXII, f. 239.

²¹ “Patente de Corso otorgada a Juan D. Danels”. AGN. Sección Corte de Almirantazgo. T. XVI, f. 16.

También se concede patente o letra de marca a los extranjeros de buena conducta cuya embarcación cuente, por lo menos, con un oficial portador de papeles y un escribano y cuya tripulación sea natural del país.²² Buques, oficiales y tripulaciones están amparados por las leyes del Estado que otorga la patente y, mientras estén al servicio de la nación gozan de inmunidad al igual que cualquier ciudadano.

Las patentes no se conceden por tiempo ilimitado; tampoco son válidas en puertos que no estén bajo la jurisdicción del Estado otorgante aún cuando éstos pertenezcan a países amigos o neutrales.²³ Las patentes son validas por un tiempo determinado, fijado de antemano, que suele ser de seis meses a un año; además, debe renovarse cuando la embarcación vuelve al puerto de su procedencia. Las ordenanzas establecen distinciones entre los corsarios de la Escuadra Nacional y los extranjeros: se otorga patentes a los corsarios republicanos por cuatro meses para salir a mar abierto; al concluir este tiempo, están obligados a regresar y a navegar por las costas venezolanas durante un mes en las condiciones que se les indique.²⁴ Asimismo, los corsarios extranjeros que obtengan una patente para cruzar los mares por seis meses deben además, posteriormente, navegar durante dos meses para la República, según lo pautado por el gobierno.²⁵

Como se señaló, para obtener una patente de corso es preciso reunir algunas condiciones; una de ellas es depositar una fianza en dinero, variable según el país, pero en general, proporcional a la importancia del armamento y al monto de la indemnización de las pérdidas que ocasionen infringir los reglamentos y ordenanzas de corso:

“... para mayor seguridad el referido dueño y propietario comodoro Juan D. Danels otorgara ante el Almirantazgo una fianza de seis mil pesos que

²² Artículo 2 de la ordenanza de Corso de 1819. AANH. *Archivo Francisco Javier*. T. XXII, f. 239.

²³ *Idem*.

²⁴ Artículo 20. *Ibidem*, fs. 242-243 vto.

²⁵ *Idem*.

seran secuestrados y depositados como multa, en las Cajas Nacionales al menor acto de pirateria que cometa el expresado buque ”.²⁶

El monto de la fianza consiste en una cantidad de dinero suficiente para responder a las infracciones eventuales del capitán y su tripulación a las leyes de la marina y a las ordenanzas de corso.

El tope de la fianza alcanza 6.000 mil pesos; sin embargo, es modificable de acuerdo a la entidad de la embarcación. El corsario que solicita la patente puede depositar la fianza en cajas nacionales o presentar un fiador. Una vez reunido todos los requisitos previstos en las ordenanzas, se le entrega la patente.²⁷

Esta obligación de pagar una fianza es muy antigua; al exigir esta caución y consagrarla en sus reglamentos los Estados buscan evitar que el corsario ambicioso actúe indebidamente.

Las patentes deben expresar nombre, propiedad y porte de la embarcación, así como el nombre, domicilio o vecindad del capitán o maestro, de modo que, por su expresión literal, aparezca la persona a quien real y verdaderamente pertenece la embarcación. Cuando la nave ha cambiado de nombre, se exige probar su identidad con escrituras certificadas por las autoridades de donde procede.

El Almirante o Comandante de la Marina entrega al capitán copia de la Ordenanza de Corso y orden del curso que debe seguir indicando latitud y longitud; el punto exacto donde se le puede localizar para girarle nuevas instrucciones y el tiempo que durará su campaña.²⁸

²⁶ “ Documento sobre el último crucero de la goleta corsario La Belona ”. AGN. Sección Corte de Almirantazgo. T. XII, f. 6.

²⁷ Artículo 6 de la Ordenanza de Corso de 1819. AANH. Archivo Francisco Javier Yanes. T. XXII, f. 241.

²⁸ Artículo 11. *Idem*.

Para otorgar la patente de corso se exige al capitán corsario, sus oficiales y soldados que presten ante almirante o Comandante, juramento de fidelidad a la República en el cual se comprometen a observar las ordenanzas y a morir en su embarcación antes que rendirse al enemigo.²⁹

Los corsarios se comprometen también, una vez que se les entrega la patente, a no atacar ni apresar naves con patente extranjera, excepto cuando sea estrictamente necesario para librarse de una agresión y con autorización de su soberano. Esta prohibición se renueva cuando durante una guerra marítima algunas naciones permanecen neutrales y suscriben los correspondientes tratados.

Las embarcaciones capturadas que posean patente extranjera no se consideran piratas. Pero aquellas que naveguen sin patente legítima de una nación o estado independiente con facultad para expedirla, así como las que lo hagan con distintas patentes, corren el riesgo de ser aprehendidas. En ambos casos, si se les captura, son declaradas de buenas presas.

Un corsario particular no es considerado pirata si apresara naves o mercaderías de los enemigos de su nación. Del mismo modo, a la vista de las naciones extranjeras, son insurgentes o combatientes legítimos; en estos casos, infringen, no la ley universal de las naciones, sino las de su patria. Toca a ésta castigarlos por ello si lo considera conveniente, y privarlos de todo derecho sobre los efectos apresados. En consecuencia, la propiedad de las presas capturadas sin la debida autoridad pública, esto es, sin patente de corso, pertenecen al Estado.³⁰

El armador que obtiene una patente de una potencia beligerante se sujeta, *ipso facto* a sus leyes y jurisdicción y está obligado a ligarse a sus intereses. De hecho, resulta imposible que un corsario pueda servir a dos naciones u obtener dos patentes; y, menos aún, si aquéllas son enemigas en tiempo de

²⁹ **Idem.**

³⁰ Andrés Bello, **Principios de Derecho Internacional**, p. 171.

guerra. En caso de poseer más de una patente, el corsario, de ser capturado, es castigado como pirata.³¹

De cualquier modo, tampoco se le permite al corsario poseer otra patente, aún cuando la otra sea de una potencia aliada y ésta tenga los mismos intereses en perseguir el adversario común. En este ámbito no se admite la fidelidad dividida. Naturalmente una situación de este tipo conduce a serios inconvenientes cuando el armador, siguiendo instrucciones del Estado que le concede la patente, lleva una presa a sus puertos para ser juzgada. En caso de poseer dos patentes, surgen las desavenencias entre ambas naciones para conocer a cuál de ellas corresponde juzgar la presa capturada.

En definitiva, al recibir la patente de corso, los corsarios están obligados a conducirse conforme a las leyes y usos de la guerra y a observar las instrucciones contenidas en ese documento.

Hay que aclarar que no se debe confundir las patentes con licencias y pasaportes: las primeras se otorgan sólo a los buques armados en corso y las segundas a los mercantes.

B. 2 Corsarios. Abusos y Piratería.

Se considera armador a quien dispone de armamento o de un navío que desea destinar al corso. El corsario es la persona elegida por el armador para salir al mar al mando de su buque con el objeto de hacer presas a las naves y propiedades enemigas de un Estado; también suele entenderse por armador al mismo corsario o comandante del buque armado en corso. La mayoría de las veces, estas calidades se reúnen en una misma persona.

El Estado, sirviéndose del corso y del concurso de sus ciudadanos, busca aumentar sus medios de guerra para la defensa o agresión del

³¹ Félix Joseph de Abreu, *Tratado jurídico-político sobre presas de mar y calidades que deben concurrir para hacer legítimamente el corso*, Cap. 12, N° 4-5, p. 153.

adversario. Los corsarios son elementos de guerra auxiliares, suscritos a las fuerzas armadas pero organizados separadamente. En consecuencia, son en el mar agentes de la fuerza pública del Estado, que los autoriza como tales y responde por ellos; su acción es tan oficial y legítima como la de las fuerzas regulares y corren los mismos riesgos en la guerra, como beligerantes que han convenido ser debido a que:

“... Es preciso, en consecuencia, tomar como fundamento el principio que permite a cualquier nación llamar a sus súbditos para la defensa comun y el ataque al enemigo”³²

Desde el momento en que el corsario es autorizado para armarse en corso, es parte de la fuerza armada de su país; debe tratársele de acuerdo al Derecho de Gentes en los puertos neutrales donde arribe y cuando es capturado por el enemigo se le debe considerar prisionero de guerra. Un ciudadano no puede ser corsario sin una autorización expresa de su soberano; en virtud de la cual se convierte en un agente de la fuerza pública que obra en forma oficial y legítima; y, aunque en principio esté movido por su interés particular, siempre pende sobre él la amenaza de una sanción penal contra sus excesos así como se le asegura la garantía de un tribunal adecuado que declara la legalidad de sus capturas.

El Derecho de Gentes autoriza a todo corsario legítimamente armado para sorprender, apresar, tomar y ocupar cualquier plaza, fortaleza, buque, navío, bienes y efectos del enemigo en dondequiera que los encuentre, excepto en aquellos lugares que gozan de inmunidad. El corsario que encuentra un buque con pabellón enemigo en los lugares permitidos puede hostilizarlo e intimidarlo hasta su rendición; y, en caso de que éste se dé a la fuga u ofrezca resistencia, puede entrar en combate con él hasta vencerlo y, posteriormente, conducirlo al puerto autorizado para su juicio.

³² José Luis Azcarraga, *Op. cit.*, p. 73.

Los gobiernos otorgan a los corsarios instrucciones detalladas sobre la conducta que deben observar con los buques apresados: se les prohíbe utilizar todo procedimiento inhumano contra sus tripulantes y dedicarse al pillaje de los efectos hallados a bordo; en cualquier caso, deben esperar que la presa sea condenada por el tribunal encargado de juzgarla. Sabemos que si un corsario armado en corso por solicitud de ayuda del Soberano captura una presa, ésta es dividida entre ambos. El Almirantazgo le concede jurisdicción al corsario sólo sobre el botín tomado en el mar bajo su comisión.

Los corsarios dependen, siempre y en cualquier lugar, del gobierno que les otorga la patente. No puede llevar las presas a puertos distintos de los de su Estado y, menos aun, puede someterse a una jurisdicción extranjera, salvo en el caso excepcional de que obtenga para ello el consentimiento de su gobierno. Sin embargo, el corsario conserva siempre su independencia en lo que concierne al régimen interior de su nave.

Los armadores están bajo la protección de las leyes del Estado y gozan, aunque sean extranjeros, de los privilegios e inmunidades de que disfruta cualquier ciudadano americano mientras permanezcan en servicio; están facultados para celebrar contratos con la oficialidad y tripulación de los corsarios, con tal que en ellos no haya cláusulas que coliden con los decretos e instrucciones del gobierno.

Los corsarios obran, como ya dijimos, bajo la autoridad que les proporciona su patente. Luego, toman juramento y están obligados a no atacar las embarcaciones neutrales; sólo parten al mar bajo el mandato de su soberano. Según estas consideraciones, su comisión es ocasionar daños al adversario y no a los amigos; si atacan a estos últimos, se considera que se han excedido en sus facultades y, por lo tanto, son responsables del daño causado. El dueño de una embarcación que coloca a un capitán en un barco corsario asume el compromiso de que su deber es capturar buques enemigos;

cuando el corsario no cumple cabalmente sus obligaciones, la responsabilidad recae en quien lo emplea, por conceder esta tarea a un hombre inhábil y no probo para armarse en corso.

Esas reglas que regulan la acción de los corsarios se encuentran en las Ordenanzas de Corso y en el Reglamento Provisional de la Corte de Almirantazgo. Las ordenanzas facultan para los corsarios a atacar al enemigo de su bandera y les exigen respetar a los neutrales. Los corsarios también dedican sus esfuerzos a la propaganda revolucionaria, interceptan ordenes y pertrechos del adversario, y realizan misiones políticas y diplomáticas. La campaña naval corsaria, en suma, tiene como objetivos centrales defender el pabellón e infundir terror a las flotas mercantes y guerra enemiga.

Tanto los corsarios extranjeros como los de la Escuadra Nacional son recompensados por sus acciones con pensiones, empleos y grados militares, según la capacidad y fuerza de sus buques de guerra, la importancia de los combates sostenidos y el tipo de corsarios enemigos apresados.

Los corsarios que cometen actos hostiles sin el encargo de una nación son tratados como piratas; según el Derecho de Gentes, estos ladrones pueden ser castigados por cualquier gobierno que los capture.

Se entiende por piratería la acción de una expedición armada o una empresa marítima con fines de lucro y que carece de la autorización expresa de un Estado.³³ Jurídicamente hablando, se trata de un robo o depredación ejecutados con violencia en alta mar. Los piratas son en el mar lo mismo que los bandoleros o salteadores en tierra: infractores de las leyes universales de la sociedad humana y enemigos de todos los pueblos.

Cualquier gobierno está autorizado a perseguirlos e imponerles la pena de muerte; la severidad de tal castigo no es excesiva, si se toma en consideración la alarma general que esta especie de crimen produce, la

³³ *Ibidem*, p. 125.

facilidad para perpetrarlo en el océano, la crueldad que lo acompaña y la desamparada situación de sus víctimas.

La piratería supone, en primer lugar, la existencia de un barco cuya tripulación actúa con violencia criminal respecto a personas y bienes, tales como ataques a otros buques, rapto, asesinato y robo del cargamento. En segundo término, amenaza la seguridad del tráfico comercial mediante actos realizados en alta mar para escapar de la jurisdicción de un Estado determinado. Ejemplo de un caso de piratería en perjuicio de otro país, y como tal, dictaminado por el gobierno republicano, es el siguiente:

“En los primeros días de este mes fueron apresadas por un buque armado con bandera Española, en las bocas del Orinoco, dos goletas Inglesas cargadas de Mulas y Novillos de una titulada Los Dos Amigos, su Capitan Matison, de la Barbada; y la otra de San-Vicente llamada la Bear-All su capitan Cooper (...) Se ignora el nombre y paradero del apresador que echo en tierra las tripulaciones, reteniendo los Capitanes y pasajeros. Algunos piensan que es un pirata; mas aunque no lo sea, es una piratería apresamiento de estas propiedades Inglesas (...) Todas salian para las Colonias Extranjeras y para surtir los mercados amigos ó neutros del Gobierno español.

“Siendo de mala presa las goletas y su cargamento, es criminal la violenta retención de sus Capitanes, propietarios y pasajeros; y los apresadores tendran que sufrir las resultas del reclamo que se haga de parte del Gobierno Británico. El de Venezuela ha practicado por la suya lo que creyo de su deber, y publica en la Gazeta la injusticia del acto para la censura que merece semejante piratería”.³⁴

Por lo demás, no se considera pirata un barco tripulado por insurrectos políticos que combate un gobierno con el fin de derrocarlo.

En términos generales, considerada la piratería como delito contra el Derecho de Gentes, es natural que los buques oficiales y privados de todos los

Estados estén autorizados a perseguir a los piratas y que la jurisdicción del captor tenga plena competencia para juzgarlo.

Antes de proceder contra un pirata, el barco perseguidor debe asegurarse de la condición ilegal del buque, que, después de capturado, es conducido a puerto para iniciarle juicio.

Un corsario es considerado pirata en los siguientes casos:

1. Cuando el barco no posee patente. La patente es un requisito para hacer el corso y distingue al corsario del pirata. Quienes navegan sin patente legítima o con una falsa pueden ser declarados de buena presa.

“... Que la conducta de Antonio Alegre antes del apresamiento de la goleta Allegator haya sido torpe y escandalosa se convence por las aseveraciones expuestas no menos que por la exposición del contra maestre Antonio Lanau, quien afirma en su confesión, que sabiendo que todos los que navegaban en su buque sin bandera legítima y apresan neutrales son tenidos por piratas, había instado encarecidamente al Capitan Alegre para que lo echase en tierra, aunque fuese en puerto Rico, por que no queria navegar mas con él ...”³⁵

La Ordenanza de Corso de 1819, en su artículo 27, establece que las embarcaciones que naveguen sin patente legítima de un Príncipe, República o Estado facultado para expedirla sean detenidas y que, si son mercantes, se declaren como buena presa; y, si están armadas en guerra, sus cabos y oficiales sean tomados por piratas.³⁶

2. Cuando un armador continúa haciendo el corso después de haber después de expirar el plazo de su patente, de concluida la guerra o de

³⁴ “ Piratería ” .*Correo del Orinoco*. Angostura, 23 de octubre de 1819, T. II, N° 41, s/p.

³⁵ “ Representación del Presidente y Ministros de la Corte de Almirantazgo relativo a la detención de una goleta por el corsario particular nombrado La Criolla ”. AANH. *Archivo Francisco Javier Yanes*. T. XXIII., f. 349 vto.

³⁶ “ Ordenanza de Corso de 1819 ”. *Ibidem*. T. XXII, f. 265.

retirada la patente por su soberano, lo que, en cada caso, determinan las autoridades competentes:

“Corresponde tambien á la jurisdiccion de Marina conocer y determinar contra un corsario que no vuelve al punto al termino predefinido en la orden de cruzero, excepto el caso en que el buque sea de la Escuadra Nacional, pues entonces la falta es una especie de pirateria que por lo mismo corresponde a la Corte...”³⁷

3. Cuando el corsario acepta dos o más patentes.

4. Cuando el corsario toma en forma ilegal, por la fuerza y para su propio beneficio, barcos o sus cargamentos, mercancías, víveres y demás objetos de a bordo de un buque neutral, por pequeña que sea la cantidad; como en el siguiente caso:

“... que habiendo salido Antonio Alegre á los mares á principio del año en la goleta Diana, arribó a Yacomelo, en cuyas costas ó Puerto se apoderó de la nombra Nous Verrons, en la que vino á San Tomas, y armó alli en corso con el nombre de Diligencia, hostilizando y robando á todos los que encontraba mas debiles, se apoderó a fines de Julio ó principio de Agosto ultimos sobre las costas de Yacomelo de la goleta Allegator, á la que trasbordó un armamento y tripulacion, y echando á pique su buque, se dirijia con la presa a San Bartolomé para vender alli su cargamento, reparar el buque, y ponerlo bajo el pie de guerra ...”³⁸

5. Cuando el corsario viola el Derecho de Gentes o usa un falso pabellón; en efecto, se considera pirata todo navío que enarbole una bandera distinta a la suya.

³⁷ “ Cuaderno copiador de oficios. Al señor Comandante de la Marina sobre elaborar resoluciones legislativas para algunos puntos relativos al corso, presas y conducta de los corsarios ”. *Ibidem*. T. XXIII, f. 161 vto.

³⁸ “ Representación del Presidente y Ministros de la Corte de Almirantazgo sobre la detención de una golata por el corsario particular de la República nombrado La Criolla ”. *Ibidem*. T. XXIII, fs. 348vto-349.

6. Cuando el corsario no presenta voluntariamente su presa ante el tribunal competente.

“... 2º por que sin preceder juicio alguno, ni condena de Tribunal competente se hizo dueño [Antonio Alegre] del cargamento, buque apresado, trasladando á este el cargamento del corsario, siendo principio inconcluzo en el derecho marítimo, que ningun corsario pueda apropiarse de presa ni disponer cosa alguna de ella antes de ser juzgada legitimamente por el Magistrado constituido á este efecto por la autoridad pública, cuyo principio reconocido y sancionado por Convencion de las naciones, es una ley inviolable de la guerra, tanto mas justa, quanto que es conforme al derecho de gentes primitivo, que no permite que el apresador sea juez en su propia causa, ni que el apresado sea privado de hacer valer los medios de defensa que pueda alegar sobre la legitimidad de la captura ...”³⁹

7. Cuando el corsario haga la guerra en las aguas fluviales del enemigo.

8. Usar la violencia contra capitanes, tripulación y pasajeros de buques neutrales.

9. Extraer y ocultar cualquier papel o documento de un buque neutral.

10. Matar alevosamente a cualquier persona.

11. Sacar de un puerto o rada de una nación neutral los buques enemigos que estén en ellos.

Cabe añadir que la Corte de Almirantazgo tiene entre sus facultades seguir proceso criminal a los corsarios que incurran en las siguientes faltas:

1. Tomar por la fuerza y de mano armada mercancías, víveres y efectos de buques neutrales o enemigos. El capitán corsario que cometa este exceso es castigado con la pena de resarcir los daños y perjuicios causados, confiscación de la fianza y privación del uso de la patente; si lo comete uno de sus

³⁹ *Ibidem*, f. 350.

hombres, se condena al infractor a cuatro años de prisión, de acuerdo al artículo 125 de la Ordenanza de Corso de 1819.

2. No sellar las escotillas de las embarcaciones apresadas.

3. Extraer arbitraria y furtivamente de los efectos y cargamentos apresados:

“ Los Señores Presidente y Ministros de la Corte de Almirantazgo establecida en este puerto de la Guayra habiendo visto el proceso formado en la comandancia de Marina de Juan Griego, isla [de] Margarita á virtud de los documentos presentados por Manuel Provensal, capitán de la balandra nombrada la Atrevida, corsario particular de la republica, relativos al crucero que acaba de hacer, con lo representado en el asunto por el señor Fiscal= y resultando de lo actuado que dicho Capitan ha hecho desembarcar en las islas de Puerto Rico y Cuba, en cuyas costas apresó varias embarcaciones, de las que extrajo efectos, mercancías, dinero efectivo, alhajas y esclavos que vendió de propia autoridad, sin haber formado sumario ni proceso verbal que pusiera a encubierto su conducta, ni tampoco remitió á los puertos de la republica ninguno de los buques que apresó para ser juzgados por la autoridad constituida para este efecto, contentandose unicamente con haber entregado al armador la cantidad de dos mil ciento treinta y cuatro pesos á [roto] de haber repartido algun dinero á la tripulacion á cuenta de sus partes de presa cuya conducta es en todo contrariamente á las ordenanzas y reglamentos de corso, y capas de producir gravisimos males asi al honor de la republica, como á los intereses de los armadores. »⁴⁰

4. Extraer y ocultar de un buque neutral cualquier papel o documento que prueben su legitimidad, naturaleza y pertenencia a la nación cuyo pabellón lleva. El capitán corsario que oculte, rompa o extravíe alguno de estos documentos es castigado con la confiscación de la fianza y con penas

⁴⁰ “ Representación del Presidente y Ministros de la Corte de Almirantazgo en el proceso formado a Marcos Provensal, capitán de la balandra La Atrevida, corsario particular de la República por haber extraído dinero efectivo, mercancías, alhajas y esclavos de las embarcaciones apresadas y haberlos vendido sin haber formado inventario ni proceso verbal ”. *Ibidem*. T. XXV, fs. 49-49vto.

corporales; si el delito es cometido por el resto de la tripulación sufrirá la pena de diez años de prisión. Art. 127 de la misma ordenanza.

5. Saqueo y asesinato.

6. Maltrato a los prisioneros; insultos o violencia contra capitanes, pasajeros, o tripulación de buques neutrales:

“ ... y por lo que respecta á la conducta que en este crusero ha observado el mismo capitán del corsario, y particularmente con el español goleta Cayetano Maury que venia en la sobredicha Carabana, y traslado á su Estado, en donde lo tuvo aprisionado con grillos por una hora, se declara por irregular semejante procedimiento, previniendosele que en lo sucesivo se ciña á los reglamentos, y principios filantropicos que la republica ha adoptado en la dura guerra que sostiene, en cuanto sean compatibles con la propia seguridad principalmente en los casos en que concurre el respeto y consideraciones debidas á las potencias neutras ...”⁴¹

7. Cualquier motín, asalto armado o atropello llevado a cabo por el capitán y su oficialidad constituye un delito castigado con la pena de muerte.

8. Conducir una presa a puertos a puertos distintos de los que reside el Tribunal del Almirantazgo.

9. El corsario que saque de un puerto o rada de una potencia neutral cualquier buque, aunque sea enemigo, comete una violación a la soberanía y del derecho de inmunidad del territorio ajeno. El capitán corsario que cometa este exceso pierde tanto la fianza como la patente, de esta manera, para servir a la República y, además, es castigado con penas corporales de acuerdo a la gravedad de las circunstancias; al resto de la tripulación se le aplica la

⁴¹ “ Representación de los señores Presidente y Ministros de la Corte de Almirantazgo sobre el proceso formado por la detención de la goleta Caravana por el corsario particular Josefa alias El Buitre declarada de buena y legítima presa ”. *Ibidem*, T. XXIV, f. 9.

pena de diez años de prisión, según el artículo 128 de la Ordenanza de Corso de 1819.

10. La demora voluntaria de un capitán en regresar a los puertos de la República concluido el termino señalado para su crucero. Si el corsario no justifica debidamente tal tardanza se le considera levantado y pirata, y se le castiga con la pena de muerte y a los hombres de su tripulación con diez años de presidio, de acuerdo al artículo 130 de la ordenanza de 1819.

La Corte, en cada caso, castiga a los que resulten culpables con las penas establecidas en reglamentos, ordenanzas y leyes del Estado o con las que dicte la justicia según las circunstancias:

“... Tal conducta no admite excusa ni disculpa, porque una serie de hechos tales supone en sus autores una madura y refleja premeditacion para obrar el mal = ni merecen indulgencia unos hombres, cuyo genero de vida se cifra en las desgracias y daños que irrogan á los que pacificamente se ocupan en el comercio maritimo = ni debe esperarse enmienda de unas gentes que acostumbradas á violar las leyes de la naturaleza, que lejos de permitir hostilidad y deprecaciones contra los que navegan tranquilamente, imponen el deber de hacerles bien y auxiliarlos en los peligros de los elementos que tienen que combatir, no conservan idea de justicia ni de sus deberes para con los demas = ni puede ser considerado como suplicio condigno á expiar sus excesos el remordimiento, que es la pena que la naturaleza ha señalado contra los transgresores de sus leyes, porque el habito consuetudinario traspasarlas ha corroido sus muelles morales, y extinguido aquel estimulo; debiendo por lo tanto tener lugar las penas que las leyes positivas de las naciones morigeradas han establecido para secundar las naturales permitiendo referir las que han promulgado las potencias maritimas para afianzar la libertad de los mares y seguridad del comercio, y trayendo á la consideracion las que la Republica ha adoptado

para castigar los ladrones y malhechores
de los mares ...⁴²

Los corsarios, una vez que son considerados piratas, es decir, culpables por el delito de perturbar la libertad y seguridad de los mares, son condenados en los siguientes términos:

Ultimo suplicio o pena de muerte al capitán corsario:

“ La sentencia es justa, y aun equitativa respecto de los que no son condenados al ultimo suplicio, pues por las leyes de las Naciones y nuestras debian todos morir por haber auxiliado y es operado á los actos de pirateria ejecutados por el capitan de la embarcacion apresada por pirata. Las Leyes que son en la sentencia expresamente mandan que los criminales de esta especie sean ejecutados sin necesidad de consulta, pues le priva el recurso de apelacion, y tal ves fundado en estas disposiciones hay ejemplar de haber ejecutados sin necesidad de consulta, pues le priva del recurso de apelacion, y tal ves fundado en estas disposiciones hay ejemplar de haber aquí el Almirante un pirata con solo el dictamen del auditor de marina”.⁴³

2. Diez o cinco años de prisión, según sea el caso, en la cárcel reservada por el Estado para oficiales y tripulación.
3. Confiscación de bienes y de las partes de la presa que les correspondan.
4. Trabajar en las obras públicas.

En algunos casos, todas las penas contempladas son aplicadas en una misma sentencia:

“ En la Corte de Almirantazgo de la Isla de Margarita

⁴² “ Representación del Presidente y Ministros de la Corte de Almirantazgo rela detención de una goleta por el corsario particular nombrado La Criolla ”. *Ibidem*. T. XXIII, fs. 352.

⁴³ “ Oficio dirigido al señor Vicepresidente de la Corte. Remite copia de la sentencia pronunciada por la Corte en el proceso formado sobre el apresamiento de una goleta pirata cuya ejecución se ha mandado a suspender hasta la aprobación de la Suprema Corte ”. *Ibidem*. T. XXIII, f. 168 vto.

⁴⁴ “ Anuncio oficial sobre piratería ”. *Correo extraordinario del Orinoco*, 31 de mayo de 1821, s/p.

se han seguido autos criminales contra Antonio Alegre Capitan de la Goleta Allegator, su Contra maestre Antonio Lanan, y los demas individuos de su tripulacion (...) y se sentenciaron por el mismo Tribunal en 9 de noviembre del año de 1820; declarando que el citado Alegre, sus Oficiales y Tripulacion son verdaderos piratas perturbadores de la libertad y seguridad de los mares y enemigos de la sociedad, condenando en consecuencia al capitan Alegre á la pena de ultimo suplicio prescrita por las leyes, particularmente por el articulo veinte y dos del reglamento de corso de quatro de Marzo de 1817, el contra maestre Antonio Lanau á diez años de presidio conforme á lo dispuesto en el artículo 41 de la ordenanza de Corso y á los Marineros Gonzalez y Arenas á cinco años de detencion en las obras publicas en el lugar que a todos señalase el poder ejecutivo, quedando confiscado los bienes que se conociesen pertenecerá los reos y suspendiendose la execucion de la sentencia hasta la aprobacion de la Suprema Corte de Justicia ...⁴⁴

El Tribunal del Almirantazgo, para dictar una sanción justa y conveniente, ajustada a la jurisdicción marítima, conoce sobre los motivos del corsario para no hacer un crucero tal como se le autorizó en la instrucción o patente; si no se satisfacen debidamente los cargos que se le imputan, al corsario devenido en pirata se le impone la pena correspondiente, bien sea personal o pecuniaria, facultad propia de los jueces ordinarios.

“... Si por alguna desgracia algun buque traspasa las leyes de la Marina, y abusa del poder o autoridad que se le ha confiado, el Gobierno con cuyo pabellon cruza los mares, le juzga e impone las penas correspondientes. Todavia mas, si haciendo uso monstruoso de la fuerza armada que tiene a su

⁴⁵ “ Representación del gobierno hecha por el Comandante de la Marina de Margarita sobre la venta de presas existentes en el puerto de Juan Griego”. AGN. Sección Corte de Almirantazgo. T. XVI, f. 162.

mando se convierte en un ladron y obra practicamente contra el interes general de todas las naciones, la libertad de los mares y el derecho de gentes imperan soberanamente que sea castigado con la pena de muerte y otras señaladas respectivamente a su Capitan y tripulacion ...⁴⁵

La Ordenanzas de Corso de 4 de marzo de 1817, en su artículo 22, disponen que todo acto de piratería se castigue con la pena de muerte para el capitán del buque y con cinco años de trabajo en las obras públicas para la oficialidad y la tripulación.⁴⁶

Este tribunal también sigue un proceso contra Francisco Querell por el delito de levantado y pirata mientras ocupaba el cargo de segundo capitán del corsario Perla Oriental. Según el artículo 28 de la Ordenanza de Corso de 1817, Querell es un insubordinado y está complicado en el delito de ladrón de los mares; de acuerdo también a lo establecido en la Ley 18, Título 14, Partida 7, de las Siete Partidas de Alfonso X, el sabio, que sanciona a quienes roban a otros en el mar valiéndose de buques armados corsarios o piratas a morir por ello. La Ley 53, Título 15, Libro 9 de la Recopilación de Leyes de Indias previene que se hostilice a los piratas y, si en el proceso sumarial consta el delito de piratería, el infractor debe condenarse a muerte; además en este caso, los bienes y bajeles con sus armas y pertrechos del corsario La Criolla son incautados:

“... pues por las leyes de las Naciones y nuestras debian todos morir por haber auxiliado y co operado á los actos de piratería ejecutados por el capitan de la embarcacion apresada por pirata. Las leyes que son citadas en la sentencia expresamente mandan que los criminales de esta especie sean ejecutados sin necesidad de consulta, pues le priva el recurso de apelacion, y tal ves fundado en estas dispocisiones hay ejemplar de haber ejecutado aquí el

⁴⁶ “ Representación y sentencia del presidente y Ministros de la Corte de Almirantazgo relativo a la detención de una goleta por el corsario particular nombrado La Criolla ”. AANH. Archivo Francisco Javier Yanes. T. XXII, f. 353 vto y artículo 22° de la Ordenanza de Corso de 1817 ”.

Almirante un pirata con solo el dictamen del auditor de marina ”⁴⁷.

Ahora bien, si los corsarios piratas consideran que son indebidamente juzgados, pueden interponer el Recurso de Apelación que les concede la ley. La Corte Suprema de Justicia, Tribunal de Apelación de la Corte de Almirantazgo, confirma o revoca la sentencia, aún cuando, según las leyes de Indias, este delito no admite apelación ni suplica.

Las potencias marítimas beligerantes y neutrales, para afianzar la libertad de los mares y la seguridad del comercio, adoptan las Leyes de Indias, las Partidas de Alfonso X y las Ordenanzas de Corso que contemplan todas castigar a los ladrones y malhechores de los mares.

Las naciones, previendo todo posible acto arbitrario o de piratería, establecen las patentes con las formalidades, cauciones y fianzas necesarias. Mediante éstas se establece una salvaguarda para garantizar la buena fe, el decoro, el debido respeto a la humanidad y todo lo concerniente al régimen de equipajes y tripulaciones.

C. Las Ordenanzas de Corso.

Las naciones se valen del corso cuando están en guerra para aniquilar el enemigo, estimular a armadores, oficiales y tripulaciones independientes a participar en el conflicto; por lo tanto, es necesario reglamentar la práctica del corso para garantizar su buen funcionamiento.

⁴⁷ 1^o “cuaderno copiador de oficios de la Corte de Almirantazgo. Al Vicepresidente de la República se le envía copia de la sentencia pronunciada por esta Corte en el proceso formado a una goleta pirata y remitida a la Suprema Corte de Justicia”. AANH. **Archivo Francisco Javier Yanes**. T. XXIII., f. 168 vto.

Las Ordenanzas y reglamentos relativos al corso que las naciones beligerantes decretan y publican en tiempos de guerra se basan en el Derecho de Gentes y en la defensa del interés nacional. Naturalmente, su contenido varía según los tiempos y que han dado lugar a su publicación; aunque su aplicación es regulada por principios de soberanía y equidad generalmente están subordinados a la política del momento.

En la ejecución de las Ordenanzas se toma en consideración aquellas normas que favorezcan a la justicia y la libertad de navegación. Cuando éstas no son claras, o contienen proposiciones que se presten a doble interpretación, el legislador acude a los tribunales y consulta los tratados preexistentes y los convenios suscritos entre los soberanos. Estos tienen tanta fuerza que pueden derogar las leyes ordinarias. Cuando existen divergencias entre las leyes y los tratados, se prefiere a estos últimos con tal de que no hayan sido anulados. Si los tratados y las leyes no bastan a los jueces para tomar una decisión en ciertos casos especiales, deben atenerse a la práctica, es decir, a lo que dicta la costumbre o lo usual en la navegación.

La costumbre establecida entre las naciones marítimas tiene fuerza de ley después de un largo tiempo; y, si el gobierno que la conoce no la ha derogado expresamente, se considera entonces que goza de su consentimiento.⁴⁸

Las Ordenanzas de 1718, escritas por Félix Joseph de Abreu y Bertorano, expresan claramente los principios del Derecho natural, voluntario, consuetudinario y convencional de gentes; también se apela a la Ordenanza de Corso de junio de 1779, extendida a las Indias de ese mismo año con algunas adicciones, en la cual se inserta, además, las Ordenanzas de 1762 con algunas modificaciones.

⁴⁸ Félix Joseph de Abreu y Bertodano, **Tratado jurídico-político sobre presas de mar y calidades que deben concurrir para hacerse legítimamente el corso**. Cap. 20, N° 2-3, pp. 234-237.

Las Ordenanzas del 20 de junio de 1801, que contemplan algunos cambios y restricciones respecto a las anteriores, de acuerdo a la demanda, naturaleza y circunstancias de la guerra, están insertas en los cuerpos de la legislación española como la Ley 4, Título 8, Libro 6, de la Novísima Recopilación de Castilla.

España también adopta en su legislación las Ordenanzas de Corso de Francia, que constituyen un modelo de imitación para los Estados que necesitaban poner freno a los corsarios y evitarse las quejas y demandas de reparaciones o reclamos por parte de los estados neutrales.

Los tratados y convenios sobre reglamentaciones y ordenanzas particulares de corso firmados entre distintos países son publicados por éstos y sus cláusulas son de obligatorio cumplimiento dentro de sus respectivas fronteras. Las ordenanzas de corso deben incluir, al menos, tres principios básicos para que la guerra en corso emprendida bajo sus normas sea legítima: 1º, el corsario debe estar provisto de una autorización expresa del gobierno (patente), 2º, antes de obtenerla el corsario debe abonar una fianza luego sirva para indemnizar a las víctimas de los posibles abusos que se cometan; y 3º, las presas se someten a juicio y sentencia por un tribunal previamente constituido.

Los buques y corsarios que forman parte legítimamente de las fuerzas armadas de los Estados beligerantes deben, según este principio, someterse a las reglas jurídicas marítimas, contenidas en las ordenanzas vigentes.

Las Ordenanzas de 1801 del rey Carlos IV, que promueven el corso en todos los mares de sus dominios, se refieren, en sus artículos 6, 7 y 8, al modo de habilitar las embarcaciones, al fuero y facultades de los corsarios y a la documentación que deben llevar antes de salir en corso de sus puertos.⁴⁹

⁴⁹ “ Ordenanza de Su Majestad que prescribe con que se ha de hacer el corso de particulares contra los enemigos de la Corona ”. AANH, **Archivo Francisco Javier Yanes**. T. XXXIII., fs. 5-6.

En realidad, en estas disposiciones está la raíz de todas las ordenanzas posteriores, en las cuales sólo pequeñas reformas complementan su articulado.

La concesión de derechos a los corsarios es, en el curso español, la premisa más importante de todas. Su inclusión en todas las ordenanzas constituye una poderosa motivación para enganchar a los corsarios al servicio de Su Majestad. Las ordenanzas españolas conceden a los corsarios la exención del pago de servicios de ancoraje y del derecho de alcabala de los buques apresados que vendan para armarse en corso.

Simón Bolívar, con acertada visión, establece las Ordenanzas de 1817, que, una vez vigentes, aumentan el poderío marítimo de la República. Sus disposiciones son muy similares a las ordenanzas españolas y a las de naciones como Argentina y Perú, que contienen artículos sobre el tribunal de presas, declaración de buena presa, derecho de visita de los corsarios a las embarcaciones de comercio, apresamiento de embarcaciones que naveguen sin patente legítima de algún Estado, calificación de buena presa de las naves piratas o rebeldes a la autoridad de su capitán. En definitiva, todas esas ordenanzas contienen, como elementos centrales de su estructura, los siguientes aspectos:

1. Requisitos fundamentales para armarse en corso: se consigna información sobre la clase de embarcación, armas, pertrechos, tripulación, dotación, fianza, juramentación, tiempo del crucero, etc. El primer artículo de todas las ordenanzas exige al corsario solicitante ciertos requisitos para obtener la correspondiente patente; éstos debían satisfacerse ante el Ministro de Marina de la provincia, es decir, ante el representante autorizado del Estado a tal efecto. El corsario promete observar las ordenanzas y hostilizar las embarcaciones que estén en guerra contra el Estado que las dicta; además, como garantía del cabal cumplimiento de esa promesa, debe abonar una fianza.

2. Auxilio de corsarios: incluye recompensas particulares, privilegios, pensiones, empleos, grados militares y otros. Después de concedida la patente, las autoridades de la marina prestan ayuda al corsario y, según los servicios prestados en las acciones bélicas, lo distinguen con diversas recompensas.

3. Facultades de los corsarios: entre ellas tenemos, obligar a las embarcaciones a presentar sus documentos, diario de navegación, roles, lista de pasajeros, patentes, banderas, etc. El corsario ejerce estas potestades a fin de determinar la legitimidad de las presas, términos para justificar la pérdida de los documentos en caso de accidente y la legitimidad de aquellos que navegan con bandera neutra o amiga.

4. Casos en que se prohíbe el corso: cuando se hace en aguas o embarcaciones neutrales. Los corsarios no deben nunca atacar o apresar navíos enemigos en aguas neutrales ni en puertos de aliados neutrales.

5. Represas: se trata de buques apresados por el enemigo y recuperados por corsarios particulares, que deben devolver a sus propietarios.

6. Conducta con las naves detenidas: acta del escribano, cierre de las escotillas. Se recaba toda documentación de la embarcación retenida y se sellan las escotillas para evitar el saqueo de la nave y ponerla bajo resguardo.

7. Sistema procesal o causas de presas: se forman los autos respectivos, se toman las declaraciones a los apresados y se remiten a la instancia correspondiente para su sentencia; finalmente, se aprueba o revoca el fallo y se recurre a la apelación, si fuera necesario.

El presidente de la Corte de Almirantazgo, Francisco Javier Yanes, contribuye a elaborar el cuerpo de reglamentos que regiran a la marina republicana y dedica especial atención al corso. En particular, dicta reglas para aligerar los juicios de las presas evitando dudas que puedan causar demoras en perjuicio de los interesados. En este sentido, propone revisar las

Ordenanzas de Corso de 1817 para evitar la ambigüedad, agilizar las causas, corregir abusos y de esta forma fomentar el corso.

Los perjuicios que causan a la República el incumplimiento de las patentes de corso son numerosos. Es una practica común de los corsarios que, autorizados para hacer un crucero por un periodo de tres meses, sirviéndose de varios pretextos, realicen otro distinto con varios duran cinco o seis meses; que no sellen las escotillas o que sustraigan algunos efectos de las embarcaciones. También, con frecuencia, evitan llevar las presas al puerto donde se halla el Almirantazgo. Sin embargo, estos abusos, aunque se prohíben en los artículos 7, 9, 14 y 20 de la citada ordenanza, son vistos con indiferencia porque se carece de sanciones específicas para los infractores.

Así las cosas, Francisco Javier Yanes dispone que la Corte de Almirantazgo, como instancia de la Corte Suprema de Justicia y tribunal marítimo, dicte las penas a los contraventores de las ordenanzas:

“Es pues necesario formar un nuevo reglamento de Corso, en que refundiese los que se han publicado hasta ahora en el estado, y adoptado de la nacion española se establescan los verdaderos principios que den impulso á los armadores, minorando los derechos en los terminos mas equitativos, reformando los de extraccion sobre los efectos apresados, extinguiendo los que inmediatamente no ceden en beneficio de las cajas nacionales, concediendo gracias y recompensas de honor, conforme a la naturalesa de nuestro gobierno á los que se distinguieren en acciones particulares, y finalmente conviniendo todos los obstáculos que puedan retraer á los pendientes de armar corsarios como es el que no se sujeten sino en muy pocos a la jurisdiccion de marina con alguna garantia o inmunidad especial con respecto á los intereses adquiridos por esta via ”.⁵⁰

⁵⁰ “ Comunicación de Francisco Javier Yanes en la que envía las observaciones del almirante Luis Brión y sus propias indicaciones sobre algunos artículos del reglamento provisorio para el establecimiento de la Corte de Almirantazgo ”. *Ibíd.* T. XXII., f. 58.

La imperiosa necesidad de modificar el Reglamento de Corso de 1817 se debe a que éste no contiene los principios fundamentales del Estado colombiano y no corresponde a las circunstancias. En efecto, en estas ordenanzas hay preceptos inútiles o incompatibles con el sistema republicano y su orden judicial, por lo cual originan necesariamente dudas, erróneas o equivocadas interpretaciones y un cúmulo de confusiones nocivas al bien público y a los particulares.⁵¹

Francisco Javier Yanes elabora el proyecto de Ordenanzas de Corso de 1819. En él están refundidas las ordenanzas españolas, de las cuales toma las más importantes disposiciones y anteriores reglamentos; incorpora los principios generales a la forma de gobierno y al régimen del tribunal constituido por la soberana autoridad para conocer las causas de apresamiento; detalla sus atribuciones y deberes y las relaciona con los otros poderes con que guarda natural conexión y dependencia. Asimismo, prescribe facultades y obligaciones a los capitanes corsarios; las penas y sanciones son proporcionales a los delitos y se establece con claridad las máximas generales que deben regir en las causas de presas.

Estas ordenanzas contienen 143 artículos con normas precisas para efectuar el armamento en corso, los fueros y gracias que se conceden a los corsarios y los sistemas penal y procesal que se han de observar. Además contemplan todo lo relativo a los armadores y corsarios, facultades y deberes de sus capitanes, conducta que éstos deben observar; prohibición de saqueo, trato a los prisioneros españoles conforme al Derecho de Represalia, prohibición de vender los esclavos apresados y obligación del gobierno de indemnizar a los corsarios para liberarlos y destinarlos al servicio militar por cuatro años, penalización a quienes abusen de la fuerza de embarcaciones de comercio y neutrales; especificación de los casos en que los corsarios no

deben apresar naves enemigas, atribuciones y deberes de la Corte de Almirantazgo y forma de proceder, documentos que den fe en los juicios, recursos de apelación ante la Corte Suprema de Justicia, distribución de las presas capturadas por los buques de guerra, el crimen de piratería, sus especies y castigos, y leyes penales para sublevaciones o motines, robo a bordo y desobediencia.

De tal modo, las Ordenanzas establecen una sanción o pena a los infractores, que constituyen una garantía para el bien de la nación.

Estas Ordenanzas son, en términos generales, normas especialmente dictadas para garantizar el principio de la libertad de los mares, hacer la guerra al comercio español e impedir la piratería y el contrabando.

Es de hacer notar que, además, se toman en cuenta varias disposiciones de carácter legal y otras ordenanzas que tratan, directa o indirectamente, sobre el curso practicado por los españoles. La mayor parte de éstas provienen de la Novísima Recopilación de Indias, las Siete Partidas de Alfonso X y algunas leyes de la Colección Navarrete. Todas fomentan la construcción de navíos para vigilar de las dilatadas costas provinciales.

D. Disolución del Tribunal del Almirantazgo.

El aumento en la escala de la guerra y, en consecuencia, la demanda de medios para continuarla, revelan la insuficiencia de la marina nacional para cubrir la dilatada extensión de las costas, garantizar el normal desarrollo del comercio, el respeto a la soberanía y la observación de los derechos marítimos. Ante estas dificultades, el Congreso General de Colombia resuelve, mediante una ley del 4 de octubre de 1821, dividir la jurisdicción marítima de la República, esto es, las costas con sus ríos y lagos navegables, en cuatro Departamentos de Marina: el primero comprende las costas de la

⁵¹ Idem.

provincia de Guayana, Cumaná, Barcelona y Margarita; el segundo las de Caracas, Coro y Maracaibo; el tercero, las de Río Hacha, Santa Marta, Cartagena y del Atrato hasta el estrecho de Veragua; y el cuarto, las de las provincias libres o que se liberten en el océano Pacífico.⁵² A cada departamento se le asigna un puerto para la residencia de su Apostadero, un Comandante General y un Auditor de Marina, que conocerán las causas de presas, represas, piratería y demás crímenes cometidos en alta mar;⁵³ emitirán consejo y dictarán sentencia, apelable sólo ante la Alta Corte de Justicia. De hecho, el Comandante General y el Auditor de Marina, en adelante, sustituirán en sus funciones a los miembros de la Corte de Almirantazgo.

Se crea, además, el cargo de Director de Marina, cuyo titular residirá en la capital y dependerá del Despacho de esa rama militar; a este funcionario responderán directamente los Comandantes Generales de los departamentos navales.

El Poder Ejecutivo se reserva, como siempre lo ha hecho, la autoridad para conceder patentes de corso por períodos determinados a los corsarios que colaboren con la guerra atacando buques y propiedades de españoles en el mar. Se mantienen las condiciones para conceder patente de corso a buques nacionales o nacionalizados: sus armadores, capitanes, oficiales y marineros se comprometen a servir a la República durante cuatro meses continuos o con interrupción en un año, según se les requiera para el servicio del gobierno, y se les suministrarán los víveres necesarios.

El artículo 11° de esa ley autoriza al Poder Ejecutivo, hasta que se reúna el Congreso, a expedir y poner en práctica los reglamentos de corso que estime convenientes para evitar los abusos que afecta la

⁵² “ Ley de 14 de octubre de 1821 autorizando al Poder Ejecutivo para expedir los Reglamentos de Corso y reglas generales sobre la materia. Artículo 1° ”. **Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela**. T.IV., pp. 13-14.

⁵³ Artículo 3°. **Ibidem**, p. 14.

armonía de las relaciones con las naciones neutrales. Tanto este artículo como el tercero coliden con las funciones de la Corte del Almirantazgo.

Esta ley se complementa con la Ordenanza de Corso dictada el 30 de marzo de 1822 por el general Francisco de Paula Santander, Vicepresidente y encargado del Poder Ejecutivo.⁵⁴ En su artículo 25°, se establece claramente que el Comandante de un corsario debe llevar la presa capturada al puerto donde resida el respectivo departamento marítimo, donde será juzgada por el Comandante del Apostadero:

“ El Cabo Comandante de una presa deberá dirigirse con élla á un puerto de la República que sea cabeza de departamento marítimo para que sea juzgada por el Comandante General de marina á quien la Ley concede este derecho. Al llegar al puerto le dará parte para conducir una presa, y le pedirá que señale el día para el juicio: si la presa, y los efectos que contiene necesitar en ponerse en seguridad, se lo representará también para que se disponga lo conveniente con su acuerdo, y el del Capitán o sobrecargo apresado ”.⁵⁵

Luego, en el artículo 29°, se sustituye de hecho al Tribunal del Almirantazgo, cuyas funciones, en lo sucesivo, las asumirán otras autoridades:

“ El juicio de presa será breve, sumario y verbal compareciendo ante el Comandante General, asociado con su Auditor y el escriban de Marina, el cabo de presa como parte del corsario ó su mismo Capitán y el Capitán o sobrecargo de la presa como parte de ella ... ”.⁵⁶

La Ordenanza reemplaza al cuerpo letrado, que constituía el Tribunal del Almirantazgo, presidente, ministros y fiscal, con amplia

⁵⁴ “ Decreto de 30 de marzo acordando la Ordenanza de Corso en virtud de la autorización de la ley número 4° ”. *Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela*. T. IV, pp. 14-24.

⁵⁵ Artículo 25. *Ibíd.*, p. 19.

⁵⁶ Artículo 29. *Idem.*

formación en el Derecho de Gentes, y en las ramas del Derecho Internacional y Derecho de Represalia, por varios cuerpos formados por oficiales de marina, que ahora ejercerán las mismas funciones: conocer, juzgar y sentenciar en los juicios de presas.

Pero es en el artículo 55° donde se limita al ejercicio de las antiguas atribuciones de la Corte y se suprime definitivamente:

“ Desde el día de la publicación de esta ordenanza en cada una de las cabezas de departamento marítimo se empezará á cumplir, y observar fiel y exactamente ”⁵⁷

Sin embargo, a pesar del explícito mandato de la ley, la Corte no cesó en sus funciones sino hasta seis meses después, cuando el doctor Francisco Javier Yanes solicita al Intendente de la República que disuelva el tribunal, en virtud de que, a partir de la aprobación de esas Ordenanzas de Corso de marzo de 1822, sus fallos son írritos y cuestionables por las naciones extranjeras, por los corsarios a quienes no favoreciera la sentencia y por aquellos que tuvieran procesos pendientes:

“ Habiendose publicado la ordenanza provisional de corso que el Excelentísimo Señor Presidente de la republica ha aprobado en 30 de marzo del presente año, creo debe cesar en sus funciones la Corte de Almirantazgo que hasta aquí hé presidido desde su establecimiento en la isla de Margarita, sin embargo de no haber recibido orden ni comunicación alguna del gobierno sobre este asunto, pues atribuyendo los art° 25 y 29 de dicha ordenanza á los comandantes generales de la marina el conocimiento de los juicios de presas seria exponer á nulidades y reclamos el que continuase la Corte entendiendo en estos asuntos.

Asi pues, creo mi deber disolver el Tribunal que existe En el Puerto de la Guayra y pasar al Comandante general de Marina algunos procesos que estan pendientes sobre puntos incidentes, trasladando el

⁵⁷ Artículo 55. *Ibidem*, p. 24.

archivo á la corte superior del difunto para que repose allí por contener varios asuntos importantes que dicen relacion á las naciones extranjeras y pueden algun dia revivir ”⁵⁸

Yanes, conoedor de las leyes, sabe que mantener en actividad la Corte que preside no tendrá otra consecuencia que exponerse a reclamos y solicitudes de nulidad de sus fallos, lo que, además, retrasaría los procesos y causando grandes pérdidas a la República.

En vista de las circunstancias y para resolver, administrativa y organizativamente, el mandato del gobierno, el Vicepresidente Carlos Soubllette nombra interinamente al capitán de navío Felipe Esteves como comandante general y al licenciado Francisco Aranda como Auditor del segundo Departamento de Marina, que comprende las costas de Caracas, Coro y Maracaibo para que juzguen y sentencien en adelante.⁵⁹

Desde este año, las causas de presas serán juzgadas según esas nuevas Ordenanzas de Corso, en Cumaná, sede del primer Departamento de Marina, bajo las ordenes del capitán de navío Agustín Amaro; el segundo, con sede en La Guaira, lo comanda el capitán de navío Felipe Santiago Esteves; el tercero, con sede en Cartagena de Indias, el capitán de navío José Prudencio Padilla; el cuarto se estableció, posteriormente, en Guayaquil.

En 1826, Felipe Esteves, Comandante General de la Marina, solicita al general José Antonio Páez que instale un tribunal para conocer de todas las competencias referidas al corso. Pero Yanes rechaza esa propuesta y opina que el medio más eficaz para impulsar el

⁵⁸ “ Cuaderno Copiador de oficio. Al señor Intendente relativo a que la Corte debe cesar en sus funciones ”. AANH. Archivo Francisco Javier Yanes. T. XXIV., fs. 64vto-65.

⁵⁹ “ Oficio de Carlos Soubllette al señor Presidente de la Corte de Almirantazgo ”. *Ibidem*, T. XXV, fs. 155-156.

curso es reformar los derechos que paga el corsario al fisco, lo que, según argumenta, aumentaría el número de armadores:

“En cuanto al otro punto que contiene la esposicion del señor Comandante General de Marina, relativo al establecimiento de un tribunal colegiado para el conocimiento de las causas de presas, crímenes de piratería me parece que al presente no es necesario, pues conociendo de estos negocios como hasta aquí por que seria molesto crear jueces para conocer de asuntos que ocurren pocas veces, como sucede con los de presas, hasta que la reforma de los derechos que se haga estimule á los armadores, y las repetidas presas exijan un tribunal de aquella clase”⁶⁰.

En 1827, el libertador Simón Bolívar otorga las atribuciones de juzgar y sentenciar las causas de presas a la Corte Superior para que, como “Corte de Almirantazgo conozca las causas de presas”. A esa se le asignan las funciones que desempeñaba el tribunal del Almirantazgo.

En 1828, José María Salazar, ministro plenipotenciario del gobierno en Estados Unidos, opina que, entre las reformas políticas de Colombia, debía considerarse el restablecimiento de la Corte de Almirantazgo, con apelación ante la Alta Corte de la República en los casos que designe la ley; además, reconoce la importancia que tuvo la institución durante su existencia y estima que, restituyéndola, el país seguiría el ejemplo de las naciones más ilustradas. Sin embargo, a pesar de esta y otras insistentes proposiciones, las iniciativas adelantadas para restablecer un tribunal de presas al estilo de la Corte de Almirantazgo no sólo no prosperaron, sino que incluso fueron olvidadas, sobre todo después de las reformas políticas que siguieron y se consolidaron a partir de 1830.

⁶⁰ “Exposición de Felipe Esteves, Comandante General del Segundo departamento de Marina dirigida a José Antonio Páez sobre fomento del corso”. *Ibidem*, f. 256 vto.

CAPITULO IV

CONCLUSIONES

El Almirantazgo Republicano cumple un importante papel durante el corto tiempo que ejerce sus funciones (1819-1822). Fundada sobre la base de las instituciones y leyes españolas, le es inherente un carácter jurídico marítimo, que se corresponde con su misión de vigilar y resguardar las costas venezolanas defendiéndolas de la corona española y la piratería. Adopta como medio de incrementar la marina el fomento del corso, que reglamenta mediante las ordenanzas.

Animado por estos propósitos, el Congreso Constituyente de Angostura crea la Corte o Tribunal del Almirantazgo compuesto por un presidente necesariamente letrado, dos ministros, un intendente y un fiscal.

La Corte de Almirantazgo, inspirada en el Almirantazgo español, toma de éste los elementos generales de la jurisdicción marítima que permite el control del mar. Tal como estaba establecido, el Almirantazgo de Castilla tuvo plena jurisdicción civil y criminal sobre las embarcaciones apresadas, que generaban derechos económicos producto del remate de las naves capturadas, los cuales incrementaban los fondos del Estado y se invertían en la marina de guerra.

Algunos de los principios propios del Almirante de la Mar Océano se observan en la Corte Republicana, como la potestad de mantener el poder y la disciplina del ejército en el mar. Se establece, además, una estructura organizativa acorde con el tiempo: mientras que, en Castilla, los pleitos son conocidos en principio por los alcaldes de mar y se apelan ante el teniente o Almirante y éstos ante el Rey, en el caso venezolano, las causas las conoce el

tribunal, con un presidente a la cabeza y un fiscal que dictan sentencia, y son apelables ante el máximo tribunal, que es la Corte Suprema de Justicia.

Por otro lado, entre el Almirantazgo sevillano y el republicano hay aún mayores semejanzas: en principio, ambos juzgan los pleitos sometidos al fuero marítimo, y tienen la obligación de nombrar a los alguaciles, escribanos, alcaldes y guardasacas de las cosas vedadas, que, en nuestro caso equivalen al secretario, fiscal y guardapresa. Ambas instituciones vigilan las costas, persiguen barcos dedicados al comercio ilegal y someten cada presa capturada a un juicio o causa.

Entre las razones de su existencia están, naturalmente, mejorar la situación mercantil, asegurar la tranquilidad de los comerciantes y frenar el contrabando.

La estructura del Almirantazgo de Sevilla se asemeja a la del nuestro en la medida en que se compone de un asesor o letrado nombrado por el Rey, en nuestro caso republicano, designado por el Congreso Constituyente, que asesora a los miembros para sustanciar y sentenciar las causas; el administrador, el fiscal, el escribano, el alguacil y el portero, forman la estructura organizativa de la institución.

El órgano supremo consultivo de apelación del Almirantazgo de Sevilla es la Junta o Consejo de Almirantazgo, con sede en Madrid y con jurisdicción propia para confirmar o revocar sentencias. En Venezuela, este órgano supremo de apelación es la Corte Suprema de Justicia, con sede en Angostura. Ambos Almirantazgos están investidos de autoridad para intervenir en los hechos que ameriten administrar justicia: confiscar naves del enemigo en alta mar, averiguar el origen o naturaleza de los buques para evitar que encubran la piratería y el contrabando, perseguir al enemigo, vender de las mercancías incautadas, crear de escuadras para enfrentar las amenazas a las

costas; apropiarse de las embarcaciones confiscadas, que luego engrosarán a las escuadras como naves de guerra o mercantes o serán subastadas. Tienen, además, potestad para juzgar de acuerdo a las leyes y ordenanzas españolas y sancionar con las penas correspondientes.

En cuanto a los derechos económicos que derivan de las causas de presas, corresponde una parte para el corsario, otra para la Real Hacienda y una última para la dieta de los miembros del Almirantazgo.

Los Tribunales o Consejos de Indias, al igual que los Almirantazgos, tienen como fines últimos, resguardar el territorio ocupado, administrar justicia civil y criminal en las causas marítimas y emitir sentencias, tal como lo establecen las ordenanzas; fomentar el comercio y la navegación, aumentar de las fuerzas navales, percibir derechos económicos, proteger el comercio y el territorio español, y por ende, enfrentar el corso republicano. En este sentido, las ordenanzas constituyen el reglamento de la marina y las causas son resueltas por los Comandantes con un auditor que dicta sentencia.

En América, España establece distintas instituciones como Tribunales Supremos de Justicia: los Departamentos o Apostaderos, la figura de los Comandantes de Navíos y la Sala de Gobierno de Marina, para resolver todo lo relativo al mar. En Venezuela, antes de la creación del Almirantazgo, las causas o juicios de presas de los republicanos son examinados en el Vicealmirantazgo, tribunal sin jurisdicción propia que se reúne eventualmente cuando existe una embarcación para juzgar; después de acordada la sentencia, sus jueces no tienen responsabilidades ni jurisdicción y, por lo tanto, concluyen sus funciones. En los lugares donde no se puede crear el Juzgado o Vicealmirantazgo se nombra un juez para que sustancie las causas al cual se le considera como un comisionado del tribunal; luego, el Congreso Constituyente de Angostura presidido por el libertador Simón Bolívar, decide

establecer en 1819 dos Cortes de Almirantazgo, que por razones de operatividad y presupuesto son restringidas a una sola, con sede en la isla de Margarita.

La creación de esta Corte responde a una estrategia política del Congreso: su proyecto de restaurar la República y aplicar los principios del Derecho Internacional para defender la soberanía contra el gobierno español. Es importante destacar el papel significativo del Tribunal en la formación de la marina venezolana. Hay que resaltar, por lo demás, que, debido a su misma naturaleza esta institución al tiempo que se autofinanciaba, producía recursos extras, de los cuales el nuevo gobierno carecía permanentemente. Es decir, no sólo el motivo político estratégico motivó la creación de la institución, sino que permitió, que los ingresos de las Cajas del Almirantazgo provenientes de la venta en pública almoneda de las presas declaradas de buena presa y su cargamento sirviera para subvencionar los gastos de la guerra.

El Almirantazgo Republicano tiene entre sus objetivos proteger las costas venezolanas de las embarcaciones enemigas y combatir el contrabando y la piratería. Inspirado en instituciones similares, la Corte de Almirantazgo se rige mediante un Reglamento Provisional para administrar justicia en cuestiones del mar, conociendo en primera instancia causas de presas capturadas por corsarios privados o por buques del Estado.

La guerra de independencia, naturalmente, exige extender el combate al mar, hostigar las naves enemigas y organizar la propia marina de guerra. En este sentido, el poder naval es organizado fomentando el corso. La Corte reglamenta la práctica de éste mediante ordenanzas que disponen sus facultades y obligaciones, delitos y sanciones, y, en general, los aspectos que rigen las causas de presas.

A medida que avanza el fenómeno emancipador y los combates en tierra firme afianzan posiciones, la presencia marítima republicana se hace más definida y decisiva con el activo concurso de corsarios extranjeros o mercenarios y criollos que promueven la importancia estratégica de la marina de guerra para consolidar el Estado Republicano. Estos corsarios al servicio de la República causan enormes perjuicios a la ya golpeada Armada Real, que no puede, con sus disminuidas embarcaciones y escasos recursos, resistir los embates ni desembarcar municiones y pertrechos para defender las posesiones y abastecer sus Apostaderos.

En la guerra de emancipación americana el apoyo de la Armada Real es vital para las operaciones militares; pero éste siempre estuvo condicionada a la falta de mantenimiento de las embarcaciones, la inercia de la burocracia y el abandono por parte del gobierno central. Las escasas embarcaciones apostadas en los puertos estratégicos sólo son aptas para vigilar las costas y emprender acciones represivas contra el contrabando; sus acciones y desplazamientos en el mar se ven limitadas por las distancias que hay que recorrer para cubrir el dilatado teatro de operaciones que comprenden las Antillas, el Golfo de México, las costas de Venezuela y Colombia y el Río de la Plata.

La Corte de Almirantazgo republicana, una institución creada tierra adentro, en las riberas del Orinoco, en virtud de la férrea voluntad política de un puñado de hombres decididos a todo para conquistar su libertad, aprovechó en los mares las debilidades e inconsecuencias enemigas, y se constituyó en uno de los principales factores que permitieron conquistar finalmente la independencia.

CAPITULO V

COMENTARIO DE FUENTES

Debido a la naturaleza de la investigación y a las inquietudes e interés que ésta pueda suscitar en el futuro, es conveniente realizar un breve comentario sobre las fuentes utilizadas y una reseña de sus características. Estas fueron organizadas de acuerdo a su origen en dos grupos: primarias y secundarias.

Fuentes Primarias

En el primero se encuentran los documentos de carácter oficial que fundamentan la estructura, funciones y actividades del tribunal del Almirantazgo. Estas fuentes, que permiten aclarar los diferentes conceptos que dan cuerpo a la institución, están localizados en archivos documentales.

Documentos Oficiales:

Clasificados así porque provienen de la misma Corte de Almirantazgo, de sus funcionarios, presidente, secretario y asesores; de la Presidencia y Vicepresidencia del país, y de los comandantes de marina. Esta amplia documentación incluye sentencias, informes del fiscal, oficios, decretos, copiadores de oficios, Ordenanzas de Corso, patentes de corso, comunicaciones, leyes, consultas, juicios o causas de presas recopilados en el Archivo Francisco Javier Yanes que consta de 37 tomos, cinco de los cuales

ilustran sobre la estructura, miembros y funciones del tribunal. La investigación requirió revisar también el Archivo del General Carlos Soublette, personaje representativo de la época de la independencia y Vicepresidente de Venezuela, cuyas opiniones, oficios, patentes de corso y comunicaciones emanadas sobre la marina son de gran interés. Ambos archivos puede localizarse en la Academia Nacional de la Historia, que designamos en el trabajo con las siglas AANH.

De particular importancia son 18 tomos localizados en el Archivo General de la Nación (AGN), en su Sección Corte de Almirantazgo que contienen los juicios llevados al tribunal. Además fueron consultadas en este mismo archivo, las Secciones de Guerra y Marina e Intendencia del Ejército, entre otras.

Debido a su interés, incluimos al final del trabajo de investigación un Apéndice con algunos documentos que nos ilustran sobre la existencia y actividades de esta institución: su creación, Reglamento Provisional, número de presas juzgadas y el decreto de extinción en 1822, entre otros. Una pieza documental muy importante son las Ordenanzas de Corso de 1817 y, fundamentalmente, las de 1819, que corresponden al espíritu de la institución, y que, a nuestro juicio, constituyen un interesante y útil suplemento de los Principios del Derecho Internacional y Derecho Marítimo, además de que fueron redactadas en un lenguaje llano, elevado y preciso; contienen por regla general opiniones de su autor, licenciado Francisco Javier Yanes presidente de la Corte del Almirantazgo.

La contribución del jurista Francisco Javier Yanes es, pues, muy significativa: es él quien da autonomía al tribunal fundamentado en las nociones del Derecho Marítimo. Yanes trata algunas materias que en su tiempo no se hallaban expuestas sistemáticamente en obras del género.

Consecuente con sus propias ideas acerca del Derecho Marítimo y con las adoptadas por la generalidad de las naciones, agrupa las concernientes a cuestiones marítimas y da cuerpo a las ordenanzas, pronunciándose por lo general, en lo concerniente a su justicia y conveniencia.

En la obra inédita de Yanes sobre Nociones del Derecho Marítimo y en las Ordenanzas de Corso de 1819, hay ideas y principios basados en normas permanentes de moral y justicia que reflejan la época en que fueron escritas y el diestro conocimiento y manejo del tema.

Hemerografía:

La investigación requirió consultar la prensa de la época; por ello fue conveniente examinar como fuente complementaria la Gaceta de Caracas y el Correo del Orinoco, donde se publican los juicios y sentencias del Almirantazgo y las reclamaciones de las naciones neutrales. Esto, en sí mismo, demuestra el interés que tuvo la Corte del Almirantazgo en que sus decisiones se hicieran públicas. La Gaceta de Caracas y el Correo del Orinoco se pueden ubicar en distintos archivos históricos y bibliotecas.

Fuentes Secundarias

Se consideró conveniente agrupar la bibliografía consultada de acuerdo a dos criterios: el primero, relativo a los aspectos de la Marina de Guerra en América y España, comprende algunos títulos que ilustran aspectos históricos de aquellos Almirantazgos que sirvieron de inspiración al republicano. En este sentido, destacan las revistas internacionales que se

encuentran en la Hemeroteca de la Academia Nacional de la Historia, así como algunos folletos sobre la marina española y el Almirantazgo español, pertenecientes a la biblioteca privada del extinto director del Departamento de Investigaciones Históricas de la Academia Nacional de la Historia, doctor Santiago Gerardo Suárez.

En segundo lugar, se requirió consultar obras de carácter general de contenido variado y que comprenden aspectos históricos, económicos, políticos y sociales que rodearon la guerra de independencia.

CAPITULO VI

FUENTES CONSULTADAS

Fuentes Primarias

A. Documentales:

A.1. Archivo de la Academia Nacional de la Historia (AGN):

Archivo Carlos Soubllette. Ts. I - III, VI - VII.

Archivo Francisco Javier Yanes. Ts. I - XXXV.

Archivo Nectario María. Tomo Independencia. Documentos Varios. 1815-1821, T. 84.

Caja Documentos Varios. 1800-1810, T. XVI.

A.2. Archivo General de la Nación (AGN):

Sección Corte de Almirantazgo. Ts. I - XVIII.

Sección Guerra y Marina. Ts. I - CC.

Sección Intendencia del Ejército y Real Hacienda. Ts. XXX y LXXI.

Sección Papeles del Dr. Julián Viso. T. XI.

Sección Provincia de Caracas. T. XIX.

Sección Reales Cédulas. Primera Sección. T. XI.

Sección Reales Ordenes. T. XIX.

B. Documentos Impresos:

B.1. Códigos, Leyes y Ordenanzas:

Abreu y Bertorano, Félix Joseph de. **Tratado Jurídico – Político sobre las presas de mar y calidades que deben concurrir para hacerse legítimamente el corso.** Cádiz, Imprenta Real de Marina, 1746.

Códigos Españoles Concordados y Anotados. Madrid, Carlos Bailly – Bailliere, 1872.

Ordenanzas de Su Majestad que prescribe las reglas que han de hacer el curso de particulares contra los enemigos de la corona. Madrid, Imprenta Real, 1801.

Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela. Caracas, Imprenta y Litografía del Gobierno Nacional. T. IV, 1890

B.2. Folletos:

Exposición de la conducta observada por el gobierno holandés de Curazao en la guerra de la República de Colombia con España. Caracas, Imprenta de Juan Gutiérrez, 1822.

Idea general o principios elementales del Derecho de Gentes, extractos de Vattel y otros. Caracas, Imprenta de Tomás Antero, 1824.

Tratado entre Su Majestad el Rey de España y de las Indias y Su Majestad el Rey del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda. Madrid, Imprenta Real, 1817.

B.3. Prensa:

Correo del Orinoco 1818-1821. París, Desclée de Brouwwer & Cie. Ts. I-II, IV, VII, 1938.

Gaceta de Caracas. Caracas, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, Ts. I-X., 1985.

B.4. Bibliografía:

Bello, Andrés, **Principios de Derecho Internacional**. Caracas, Almacén de J.M. Rojas, 1847.

Grocio, Hugo, **De la libertad de los mares**. Madrid, Colección Civitas. Centro de Estudios Constitucionales, 1979.

Moloy, Carlos, **Derecho Marítimo y Naval o Tratado de los Negocios Marítimos y del Comercio**. Madrid, Imprenta Real, 1793.

Pérez y Oliva, Isidro, **Presas Marítimas**. Madrid, Tipografía M.G. Hernandez, 1881.

Yanes, Francisco Javier, **Manual Político del Venezolano**. Caracas, Academia Nacional de la Historia, 1959.

Fuentes Secundarias:

Bibliografía Específica:

Azcarraga, José Luis de, **El Corso Marítimo**. Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Instituto Francisco de Vitoria - Ministerio de Marina, 1950.

Beker, Félix, **Los tratados de amistad, comercio y navegación y la integración de los estados independientes americanos en el sistema internacional**. Bonn, s/e, 1984.

Bigotte, Félix, **Colón y el Descubrimiento del Nuevo Mundo**. Caracas, Tipografía J.M Herrera Irigoyen & Ca, T. III, 1905.

Briceño Iragorry, Mario, **Los corsarios en Venezuela. Las Empresas Grammont en Trujillo y Maracaibo en 1678**. Caracas, Tipografía Americana, 1947.

Bruzio, Humberto, **Campañas de Corso durante la Guerra de Independencia (1815-1822)**. En **Historia de España**. Buenos Aires, Plaza & Jánés S.A., Editores Argentina, T. IV, 1968.

Burgos, Naibe y Toro, Alvaro, **Archivo del General Carlos Soublette**. Caracas. Colección Fuentes para la Historia Republicana de Venezuela. N° 52 - 54. Ediciones de la Academia Nacional de la Historia. 1992.

Casariago, J. E, **Historia del Derecho y de las Instituciones Marítimas**. Madrid. Talleres Tipográficos de José Ruiz Alonso, 1947.

Catálogo de Documentos referentes a la Independencia de Colombia existentes en el Museo Naval y Archivo Marina Bazan. Madrid. Consejo Superior de Investigaciones Científicas- Instituto Histórico de Marina, 1969.

Cerezo Martínez, Ricardo, **La Proyección Marítima de España en la época de los Reyes Católicos**. Madrid. Instituto de Historia y Cultura Naval, 1991.

Cervera y Pery, José, **La Marina Española en la Emancipación de Hispanoamérica**. Madrid. Editorial Mapfre, 1992.

Cervera y Pery, José, **La Marina de la Ilustración (Resurgimiento y Crisis del Poder Naval)**. Madrid, editorial San Martín, s/f.

Costeloe, Michael, **La Respuesta a la Independencia. La España Imperial y las Revoluciones Hispanoamericanas 1810-1840**. México, Fondo de Cultura Económica, 1989.

Destefani, Laurio, **El Corso en la Emancipación Hispanoamericana**. Ponencia presentada en Cuarto Congreso Internacional de la Historia de América. Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, T. IV, 1966.

Destefani, Laurio, **La Real Armada en la Guerra Naval de la Emancipación**. Ponencia presentada en Cuarto Congreso Internacional de Historia de América. Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia. T. IV, 1966.

Díaz Ugueto, Manuel, **Documentos del Almirante Luis Brión**. Caracas, Ediciones del Congreso de la República. Ts. I-II, 1982.

Díaz Ugueto, Manuel, **Luis Brión: Almirante de la Libertad**. Caracas, Comandancia General de la Marina, s/f.

Duarte, Jaime, **América de Norte a Sur. ¿Corsarios o Libertadores?**. Bogotá, Biblioteca del Banco Popular, 1973.

Gasca, Cesare, **Las Leyes de Guerra. Bloqueo y Corso Marítimo**. S/l, Imprenta Carlos Gil, 1917.

Gesto y Acosta, Luis, **Validez de las Presas Marítimas**. Madrid, Imprenta de Revista de Legislación, 1887.

González, Asdrúbal, **La Guerra de Independencia en Puerto Cabello**. Caracas, Ediciones del Congreso de la República, 1988.

Guillen, Julio F., **Índice de los papeles de la Sección de Corso y Presas**. Madrid, Archivo General de Marina Don Alvaro de Bazan, 1953.

Jiménez López, Hadelis S, **Compilación Documental del General de División y Vicealmirante Lino Antonio Ramón de Jesús Clemente y Palacios (1753-1834)**. Caracas, Ediciones Los Heraldos Negros, 1995.

Jiménez López, Hadelis y otros, **La Armada de Venezuela en la Guerra de Independencia**. Caracas, Ediciones de la Comandancia General de la Armada, 2001.

Llano, Francisco, **Régimen de Navegación Mercante Española**. Barcelona, Imprenta Andrés Genuis, 1913.

Martínez Díez, Gonzalo, **Los Almirantazgos de Castilla y de las Indias después de 1492 en poder y presión fiscal en la América Española**. Ponencia presentada en VI Congreso del Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano, Valladolid, 1986.

Osuna, Pompilio N., **El Derecho Internacional y la Guerra**. Caracas, Tipografía Cosmo, 1917.

Pérez – Embid, Florentino, **El Almirantazgo de Castilla hasta las Capitulaciones de Santa Fe**. Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Escuela de Estudios Hispanoamericanos de la Universidad de Sevilla, 1973.

Pérez – Embid, Florentino, **Estudios de Historia Marítima**. Sevilla, Real Academia Sevillana de Buenas Letras, 1979.

Pérez- Embid, Florentino, **La Marina Real Castellana del siglo XIII**.

Pérez - Mallaina Bueno, Pablo Emilio, **Política Naval Española en el Atlántico 1700-1715**. Sevilla, Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, T. CCLXXIX, 1982.

Vargas, Francisco Alejandro, **Calendario Histórico Naval de Venezuela**. Caracas, Comandancia General de la Armada, s/f.

Vargas, Francisco Alejandro, **Historia Naval de Venezuela**. Caracas, Comandancia General de la Armada, Ts. I-II, 1994.

Bibliografía General:

Baralt, José María, **Resumen de Historia de Venezuela. Obras Completas**. Maracaibo, Universidad del Zulia, Ts. I-II, 1970.

Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú. **La Marina 1780 - 1822**. Lima. Colección Documental de la Independencia del Perú. Vol. VII, 1970.

Congreso de Angostura. 1819-1821. Actas de los Congresos del ciclo Bolivariano. Caracas, Ediciones Conmemorativas del Bicentenario del Natalicio del Libertador Simón Bolívar, T. I, N° 3, 1983.

Estudios de Historia y Derecho Internacional. Madrid, Instituto de Estudios Políticos, 1964.

Fernández de Navarrete, Martín, **Colección de viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV**. Madrid, s/e, T.I., 1825.

Heredia, José Francisco, **Memorias del Regente Heredia**. Caracas, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, Colección Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela, N° 186, 1986.

Veitia Linage, Joseph, **Norte de Contratación de las Indias Occidentales**. Buenos Aires, Publicaciones de la Comisión Argentina de Fomento Interamericano, 1945.

Vives, J. Vicens, **Historia de España y América (Social y Económica)**. S/I, Editorial Vicens Bolsillo, s/f.

Hemerografía:

Revistas y Anuarios:

Antelo, Mario, " El Derecho de Gentes en el siglo XIX ". **Revista Argentina de Derecho Internacional**. Buenos Aires, T. III. , N° 4, 1940.

Armillas Vicente, José Antonio, " La práctica del corso y las relaciones hispano - norteamericanas a fines del siglo XVIII ". **Anuario de Estudios Americanos**. Sevilla, T. XXXIII, 1976, pp. 19-32.

" Carta de Lino de Clemente dirigida a Francisco Javier Yanes presidente de la Corte de Almirantazgo ". **Boletín de la Academia Nacional de la Historia**. Caracas, T.I, N° 4, pp. 272-273.

Concha, Ignacio de la, " El Almirantazgo de Sevilla ". **Anuario de Historia del Derecho Español**. Madrid, Instituto Nacional de Estudios Jurídicos, 1948, pp. 459-525.

" Correspondencia del general Carlos Soublette dirigida al presidente de la Corte de Almirantazgo". **Boletín de la Academia Nacional de la Historia**. Caracas, T. II, N° 1- 4, 1913.

Dominguez Ortiz, Antonio, " Extracto de carta del Consulado de Sevilla de 31 de agosto de 1627 sobre los perjuicios del Almirantazgo del Norte ". **Revista Histórica, Literaria y Artística**. Sevilla, N° 99-100, pp. 147-150.

" El Corso en la Guerra de Independencia ". **Boletín de la Academia Nacional de la Historia**. Caracas, T. IV, N° 13, 1917.

Feenstra, Robert, " Grocio y el derecho Privado Europeo ". **Anuario de Historia del Derecho Español**. Madrid, N° 45, s/f, pp. 605-621.

García Arias, Luis, " El tránsito inocuo de los buques de guerra ". **Revista de Estudios de Historia y Doctrina del Derecho Internacional**. Madrid, 1964, pp. 272-305.

García Sanz, Arcadio, " Estudios sobre los orígenes del Derecho Marítimo ". **Anuario de Historia del Derecho Español**. Madrid, T. XXXIX, 1969, pp. 213-316.

González de San Segundo, Miguel, " La jurisdicción marítima en la carrera de Indias durante el siglo XVI ". **Anuario de Estudios Americanos**. Sevilla, T. XXXIX, 1969.

" Los corsarios de Artigas ". **Revista Histórica**. Montevideo, T. 26, N° 46-48, 1948, pp. 245-321.

" Los orígenes de la administración territorial en las Indias ". **Anuario de Historia del Derecho Español**. Madrid, T. XV, 1944, pp. 39-53.

Madurel y Marimon, José María, " Ordenanzas Marítimas de 1331 y 1333 ". **Anuario de Historia del Derecho Español**. Madrid, s/n, s/f, pp. 611-628.

Martínez Gijón, José, " La Jurisdicción Marítima de Castilla durante la Baja Edad Media ". **Revista Historia**. Chile, N° 8, 1969, pp. 302-322.

Mendoza, Cristóbal L., " El Centenario de los Principios del Derecho de Gentes de don Andrés Bello ". **Boletín Academia Nacional de la Historia**. Caracas, T. XV, N° 60, 1932.

Navarro García Luis, " La Gente de mar en Sevilla en el siglo XVI ". **Revista Historia de América**. México, N° 67-68, 1969, pp. 1-21.

Pérez-Embid, Florentino, " Navegación y Comercio en el puerto de Sevilla en la Baja Edad Media ". **Anuario de Estudios Americanos**. Sevilla, T. XXV, 1968, pp. 43-69.

Rodríguez Casado, Vicente, " La Política del Reformismo de los primeros Borbones en la Marina de Guerra Española ". **Anuario de Estudios Americanos**. Sevilla, T. XXV, 1968, 601-611.

Tanzi, Héctor José, " La Justicia Naval Militar en el periodo hispano". **Revista de Historia de América**. México, N° 67-68, 1969, pp.65-102.

Trueba Gómez, Eduardo, " La Jurisdicción Marítima en la carrera de Indias durante el siglo XVI ". **Anuario de Estudios Americanos**. T. XXXIX, 1982, pp. 93-131.

Vargas, Francisco Alejandro, " Sesquicentenario de un Tribunal Naval: La Corte de Almirantazgo ". **Boletín Academia Nacional de la Historia**. Caracas, N° 206, 1969, pp. 280-284.

Vierna de, Angel, " Algunas notas sobre las aportaciones del Almirantazgo de 1737 al comercio Gaditano ". **Revista de Indias**. Madrid, Vol. XLV, N° 175, pp. 73-86.

ANEXOS

ANEXO 1

Reglamento Provisional para el establecimiento de dos cortes de Almirantazgo en Venezuela.

1° Por ahora se establecen dos cortes de Almirantazgo, una en Angostura y la otra en la isla de Margarita. Los límites de la primera son las aguas del Orinoco.

2° Las cortes se compondrán de un Presidente, dos Ministros, un Fiscal y un Secretario.

3° Uno de los tres jueces por lo menos deberá ser letrado.

4° El Presidente, los Ministros y el Fiscal, serán nombrados una vez por el Soberano Congreso, y el de Secretario lo será por la misma Corte.

5° Conocerá exclusivamente en primera instancia en todo lo relativo á presas, bien sean hechas por corsarios particulares, ó por buques de guerra del estado y de toda especie de piratería.

6° Conocerá y procederá conforme á este reglamento; al de 4 de Marzo de 1817 aprobado por el Excelentísimo Señor Presidente del Estado, como Jefe Supremo de la República; á las ordenanzas de curso del régimen español que no estuvieren revocadas ó derogadas; y en su defecto al derecho de gentes consultando las dudas á la Suprema Corte de Justicia.

7° La sustanciación de los procesos se hará por uno de los Ministros y ante el Secretario de la misma Corte.

8° Concluido el proceso lo pasará á manos del Fiscal y dará aviso al Presidente, para que convoque la Corte, dentro de cuarenta y ocho horas en cuyo término el Fiscal podrá pedir se adelante el Sumario, ó que practiquen las diligencias que juzguen necesarias.

9° Fundará su sentencia con expresión de las leyes y ordenanzas aplicables al caso.

10° Admitirá las aplicaciones que se interpongan dentro de tercero día para la Alta corte de Justicia.

11° Cualquiera juez será competente para sustanciar las causas de la Corte de Almirantazgo en los lugares en que ella no exista, y se considerará como comisionado suyo.

12° Los remates que se hallan de hacer por orden de la Corte y en virtud de sus sentencias, serán presididos por el ministro que nombre la Corte con asistencia del Fiscal y del que administre la Hacienda Nacional.

13° La Corte recogerá y archivará todos los procesos autos y decretos que se hallen espedido antes de su creacion por los tribunales que hubieren conocido de las materias privativas de ellas.

14° Cuando falte algun Ministro, nombrará un interino y dará cuenta al Supremo Poder Ejecutivo esceptuando el caso de recusacion en que procederá conforme á derecho.

15° El Presidente, ministros y Fiscal jurarán ante la Municipalidad para centrar en el egercicio de sus empleos y el Secretario ante la Corte.

16° Los Ministros ó administradores de la hacienda Nacional cobrarán y recibirán la parte de presa perteneciente al Estado.

17° En caso de condena tendrá la gratificación de diez pesos cada uno de los ministros del Tribunal y el Fiscal. Y cuando no haya condena pagarán la gratificación los que fueren multados en costas.

18° Todas las diligencias de precaución y seguridad sobre pesas, que por los reglamentos mandados observar tocaban á otras autoridades en los puertos de sus arribada, son de la corte de Almirantazgo.

Palacio del congreso Nacional en Angostura, á 26 de marzo de 1819. El Presidente del Congreso Juan G Roscio. El Diputado Secretario Diego de Vallenilla. Palacio del Congreso Nacional 26 de marzo de 1819. 9°- Pásese al Supremo Poder Egecutivo para su observancia, como está acordado en sesión de hoy = Roscio = El Diputado Secretario Diego de Vallenilla.

Palacio de Gobierno_ 28 de marzo de 1819.

Guardese, cúmplase y egecutese el precedente reglamento y el contenido del acta inserta en el oficio del 27 con que se acompaña= Francisco de Zea.

Urbaneja

Es copia del original.

AANN. Archivo Francisco Javier Yanes. T. XXI, fs. 125-126.

ANEXO 2

“ Sobre el artículo 5° dice el señor Almirante que el crimen de piratería debería ser propio de un Consejo de guerra: yo creo que debe hacerse esta distinción= cuando el crimen fuere cometido por oficial y tripulación de la armada nacional debería ser juzgado por el Consejo de Guerra, á condición de remitir en todo caso la causa, sin ejecutar la sentencia, á la Suprema Corte de justicia de la república, á quien naturalmente corresponde el conocimiento de este crimen, según se advierte en el artículo 115 de la Constitución federal. Mas quanto la piratería sea cometida por corsarios particulares, la causa debe corresponder en primera instancia a la corte de Almirantazgo como previene dicho artículo 5°, así por ser este un tribunal ordinario de la nación que debe aplicar á estos casos las leyes que tratan de este delito, y se hallan en el Código de las Partidas, constitución y Derecho público nacional, como por el Consejo de guerra (roto) se compondría de oficiales extranjeros (roto) y finalmente por los interesados en corsarios por la dependencia que les impone esta parte respecto á la marina de guerra, (ilegible) de la qual no es dudable se extendiese a otros negocios que les habia de causar graves perjuicios á los dueños y armadores de dichos corsarios.

Sobre lo dispuesto en el artículo 11° observa el señor Almirante, que sería conveniente que el juez del que allí se hace mención fuese el Comandante de marina del lugar donde se juzgue la presa con asistencia de un letrado. Las causas de las presas no deben ser juzgadas sino por las Cortes, pues de lo se abriría la puerta á mil abusos y fraudes que tal fin nos desconceptuarían para con las otras naciones_ Mas para la formación del proceso, ó diligencias sumarias, que es lo que previene dicho artículo, no habrá inconveniente en que sea juez (ilegible) el Comandante de Marina, si lo hubiere y en su defecto cualquier otro que exista en el lugar, cuya razón es tanto mas poderosa, quanto que en los puntos libres de Venezuela á los que puedan liberarse, y á donde puedan conducirse las presas por las contingencias del mar, no hay (roto) establecidos Comandante de Marina que las circunstancias (roto) requieren”.

“ Por lo que mira al estado de hecho y de derecho en que se hablan los intereses de la república con relación al corso que se hace en contra los enemigos, debo asimismo advertir que esta materia me parece digna de alguna forma, fundandome en los principios siguientes:

El reglamento de corso expedido por el Gefe Supremo en Barcelona á 4 de marzo de 1817 en el artículo 11° dispone que las presas paguen un

dies por ciento á las cajas nacionales y dos y medio al almirantazgo y dos y medio por ciento para el hospital de marina. Por ley ó gracia particular concedida á M Richards, (roto) Subdelegado de marina y secretario del almirantazgo, se cobra ademas de lo dicho un uno y medio por ciento de las mismas presas, de donde se satisfacian ó debian satisfacer las costas procesales, y dietas de los jueces que componian el juzgado de Almirantazgo; y otro uno y medio por ciento para el Encantor cuyo oficio se reduce á vender en publica subasta los efectos apresados, y entregar a sus respectivos dueños el valor de las cosas vendidas. Asi se practica y acostumbra, según se me ha informado por personas inteligentes e imparciales.

De estos datos ciertos y positivos resulta que las presas tienen que satisfacer de su valor total un dies y ocho por ciento; y si á esto se agrega un doce por cierto que ha de pagar por derecho de extraccion sobre frutos y efectos, que debe satisfacerse aunque el armador sea el que remate tales efectos, se conocerá que el corso no se habia establecido bajo los principios y objetos que exigen su naturaleza, siendo de advertir que por lo general todos los efectos apresados se extran fuera de la isla como que en ella tienen poco ó ningun expedio”.

“... A este efecto dispersan los soberanos toda su proteccion á los que se aplican á hacer el corso, concediendoles los auxilios necesarios para el armamento y habilitacion de sus buques, eximiendoles de pagar derechos, permitiendoes el libre y entero aprovechamiento del valor de las presas que hicieren”.

“... quando las presas se declaran por buenas, concede su libre uso á los apresadores sin pagar derechos a la real hacienda y cediendoles quanto á ella pertenece por rason del quinto de las mismas presas, y por los derechos ordinarios que se exigen en las aduanas de los generos permitidos_ Mas: el rey concede recompensar de honor, fueros y grados á los que se emplean en el corso ...” y otorga gratificaciones pecunarias a quienes logran ventajas sobre enemigos, señala premios por los prisioneros y cañones que se le tomen y finalmente provee al socorro y subsistencia de los heridos y viudas de los que fallecieron en los combates como se advierte en todos sus reglamentos y ordenanzas de corso.

Nuestro reglamentos de corso no estan fundados sobre los verdaderos principios que dan forma á esta materia, pues sobre no prestar los auxilios ni ofrecer los premios y recompensas por las acciones gloriosas “... que inflaman la vanidad de los hombres, ni impartir una proteccion

especial á los que se aplicaren á hacer el corso, los derechos á que estan sujetas las buenas presas con su realidad excesivo, y por todas estas razones es preciso que nuestro corso se debilite cada dia mas, y ni los enemigos son hostilizados como conviene, ni el comercio nacional tiene este apoyo para su seguridad. Ni se diga que la penuria en que se halla nuestro erario hace indispensable la crecida imposicion de derechos, por que esta medida sobre no remediar en parte considerable las necesidades de la republica (roto) imposible que vaya en aumento antes bien es de permitir se arruine por su propio peso. Toda ley que pugna con los principios esenciales de la materia á que se refiere, jamas consigue el fin que se propone el Legislador, y ella misma indica el camino para abrogarla ó eludirla. Los derechos sobre las pesas, y efectos de extraccion notoriamente son excesivos; el resultado infalible es la decadencia del corso y los progresos del contrabando.

Amas de esto es muy probable que rebajandose alguna cosa de aquellos derechos, y garantizada la propiedad de los armadores, que es lo mas que desean los extranjeros, haya mucha concurrencia de presas, y en tal caso, que es lo que mas desean los extranjeros, haya mucha concurrencia de presas, y en tal caso, que no dudo se verificará, se compensará superabundantemente la rebaja que se haga con el mayor numero de concurrentes.

Es pues necesario formar un nuevo reglamento de corso, en que refundiese los que se han publicado hasta ahora en el estado, y adoptado de la nacion española se establescan los verdaderos principios que den impulso á los armadores, minorando los derechos en los terminos mas equitativos, reformando los de extraccion sobre los efectos apresados, extinguiendo los que inmediatamente no ceden en beneficio de las cajas nacionales, concediendo gracias y recompensas de honor, conforme a la naturaleza de nuestro gobierno, á los que se distinguieren en acciones particulares y finalmente removiendo todos los obstaculos que puedan retraer á los pudientes de armar corsarios como es el que no sujeten sino en muy pocos puntos á la jurisdiccion de marina, con alguna garantia ó inmunidad especial con respecto á los intereses adquiridos por esta via.

La necesidad de semejante reglamento es español a que se han adoptado, no contienen las maximas fundamentales que corresponden a nuestro estado y circunstancias, y abundan de mil preceptos inutiles, ó inaceptables a nuestro sistenna y orden judicial establecido en el ultimo reglamento de que necesariamente han de resultar dudas,

entorpecimiento, interpretaciones, y un cumulo de confusiones sumamente nocivas al bien publico y de los particulares...”

Juan Griego 12 de julio de 1819.

“Resumen de una comunicación de Francisco Javier Yanes donde envía sus observaciones y las del almirante Luis Brión sobre algunos artículos del Reglamento Provisorio para el establecimiento de las Cortes de Almirantazgo”. AANH. **Archivo Francisco Javier Yanes**. T. XXII, fs. 53-58.

ANEXO 3

Estando instruido por comunicacion del Señor Licenciado Francisco Xavier Yanes Presidente de la Corte de Almirantazgo de haberse trasladado al Puerto de la Guayra este Tribunal que habia servido en la Ysla de Margarita por disposicion superior durante la ocupacion de este territorio por las armas enemigas he venido en acordar y decretar:

1º La Corte de Almirantazgo se establecerá y fixara en el expresado Puerto de La Guayra, y prosedera á la mas brevedad al despacho de los asuntos de su privativo conocimiento_

2º El Intendente de esta Provincia sobreseerá por su parte en el de los expedientes de las presas hechas en aquel mismo puerto para cuya substanciacion se le habia comicionado, y los trasladara para su progreso á dicha Corte.

3º Se comunicaran las ordenes correspondientes con insercion de este decreto al expresado Señor Presidente y el Intendente de esta provincia para que de execucion y cumplimiento. Dado en el Palacio de la Vice presidencia en Caracas á 1º de setiembre de 1821= 11º. Rubricado.

“ Decreto sobre traslado y establecimiento de la Corte de Almirantazgo de la isla de Margarita a La Guaira ”. AANH. **Archivo General Carlos Soublette**. T.I, fs. 263 – 263 vto.

ANEXO 4

Instrucción para el juez que debe formar los procesos de presas.

En primer lugar se deben examinar el capitán conramaestre y sobre cargo del buque apresado, o en su defecto otras personas de las que se crean de más concepto.

En el puerto de Juan griego, el ministro de la Corte de almirantazgo procedera á la formación del proceso y al efecto hace comparecer a un individuo detenido en la goleta conducida á éste puerto.

Preguntado:

1. Como se llama, religion que profesa, natural y vecino, es vasallo ó ciudadano, en que buque ha venido a este puerto.
2. Donde se embarco en dicha goleta, en que clase estaba a bordo, donde iba y bajo que bandera y con que papeles.
3. Quien es el dueño de la goleta, de que Republica es.
4. Para donde iba la goleta cuando fue detenida por el corsario, que cargamento traia, quien es el sobrecargo, en donde fue embarcado.
5. Si en la goleta venian pasajeros, si sabe algunos son empleados civiles; militares, políticos.
6. Si la bandera y papeles con que salio la goleta son los mismos con que navegaba cuando fue detenida por el corsario.
7. Si despues de la salida del puerto han hecho alguna arribada.
8. Si sabe si a bordo de la goleta viene alguna correspondencia o papeles del gobierno español.
9. Si antes o despues que la goleta fue detenida por el corsario arrojó al agua, ó sabe que otra persona de abordo botase algun papel o bandera, ó vio alguna intencion de privar al corsario de informarse de la naturaleza y propiedad del buque en cargamento y lo demas que en ella venia.
10. Que trato ha recibido del corsario el capitán y tripulacion de la goleta desde que fue detenida.
11. Si sabe o tiene noticia que el capitán o algun individuo del corsario haya sustraído furtivamente algunos efectos de la goleta, ocultado o arrojado al agua algunos papeles.
12. Si el capitán del corsario luego que apreso la goleta sello sus escotillas y formo inventario de los intereses y efectos que en ella se hallaban.

13. Si la goleta hizo resistencia o si se rindio voluntariamente al corsario. Si experimento algun saqueo por el capitan y tripulacion del corsario, contesto:

Estas son las principales indagaciones que deben hacerse para formar el debido juicio sobre si una presa es buena ó mala, y si los apresadores han cumplido con lo que esta dispuesto por los reglamentos que tratan de esta materia.

AANH. Archivo Francisco Javier Yanes. T. XXI, fs. 20-21.

ANEXO 5

Artículo 1

Para desempeñar el oficio de guarda - presa se requiere probidad, celo, vigilancia y energía.

2º Las principales obligaciones del guarda - presa se cifrara en velar fiel y cuidadosamente no se saquen ó extraigan los efectos, ni otra cosa alguna de los buques apresados, y prevenir los riegos y daños que puedan sobrevenir á la embarcacion mientras se concluye la causa de apresamiento.

3º El Guardapresa rendirá en el puerto de Juan Griego, y no podrá ausentarse de él sin expresa licencia del Señor Presidente de la Corte de Almirantasgo. En caso de enfermedad ú otro legítimo impedimento propondrá una persona que le sustituya, para que sea aprobado teniendo las calidades necesarias.

4º Luego que arribe al puerto cualquier embarcacion conducida o remitida á el por los corsarios de la republica, el guarda - presa se trasladará inmediatamente á su bordo, y no permitirá que ningun individuo desembarque, ni que otros pasen á su bordo hasta que se hayan practicado por el Ministro de la Corte las primeras diligencias de sellar ó resellar las escotillas del buque. Se exceptua de esta prohibicion el capitan ó cabo de presa que debe venir prontamente á tierra á entregar los papeles relativos á la presa á cualquier otra persona que se pidiere por alguna autoridad competente.

5º Asi en este caso, como cuando vengan á tierra las personas que deben declarar en el proceso, ó cualquier otro semejante no permitirá que ninguno saque de la embarcacion baul, fardo, cajon, bulto, lio & en que puedan extraerse el dinero ú otros efectos de los que existen á bordo de la embarcacion apresada.

6º Evacuadas las declaraciones podrán venir á tierra asi los apresadores como los apresados pero cuando hubiere en la embarcacion apresada españoles no permitirá que ninguno de ellos venga á tierra sin expresa orden del tribunal, ò de otra autoridad competente.

7º Cuando haya dos ó mas presas podra poner bajo su responsabilidad un substituto que desempeñe sus funciones, previniendole la exacta y puntal observancia de esta instruccion.

8º tendrá el mayor cuidado y vigilancia diaria si el buque está bien anclado y en lugar seguro, para evitar cualquier desgracia, igualmente que la fuga que pueda intentarse en el silencio de la noche,

sin permitir que se arrime ningun bote, lancha & á la embarcacion ni que aquella se mude de un lugar á otro, ni haga ninguna maniobra sin expresa orden de la autoridad competente.

9º En caso de ocurrir alguna novedad dará inmediatamente parte al Ministro que conoce de la formacion del proceso, y no siendo esto posible y urgiendo la necesidad la hará á la jurisdiccion de Marina ó Comandante de la plasa para que le presten los auxilios necesarios á precaver el mal que se Arma.

10º El Guarda presa tendra un libro foliado y rubricado en que se asentará el día en que entra en el puerto la embarcacion apresada, el nombre y naturaleza de esta, el corsario apresador, la hora en que se traslada á su bordo, y si estan ó no selladas las escotillas del buque.

11º Cuando llegue el tiempo de la descarga asentará en el libro con toda claridad y distincion los efectos que se comiensa las remisiones que se hacen cada día, y el en que se concluye la descarga, para que de este modo precaver ó comprobar la extracciones que puedan hacerse de los efectos apresados.

12º Concluida la descarga cesan las obligaciones del Guarda – presa, el cual tendra por retribucion de su trabajo tres pesos moneda del pais diarios por cada uno de los que estuviere á bordo de la embarcacion apresada ó detenida hasta que se verifique la descarga, ó sea puesta en libertad, cuya dieta se deducirán del producto total de las presas, con preferencia, como gastos legitimos de su conservacion y seguridad, y cuando no haya condena se pagaran por los que fueren multados en costas.

13º fuera del zalario que se asigna al guarda – presa en el articulo precedente no podrá exigir estipendio ó contribucion por el trabajo y diligencias en que se hubiere empleado y corresponden á su oficio, ni admitir regalo ni gratificacion alguna, y en caso de faltar a lo prevenido en este articulo se le formará el correspondiente proceso para aplicar las penas que correspondan por derecho según las circunstancias del caso.

Villa del Norte Agosto 19 de 1820 - 10.

“ Instrucciones que debe observar el guarda presa en cumplimiento de su cargo ”. AANH. **Archivo Francisco Javier Yanes**. T. XXIII, fs. 208 – 209 vto.

ANEXO 6

Razon de las presas españolas condenadas por la Corte de Almirantazgo.

<i>Presas</i>	<i>Valor del Cargamento</i>	<i>Dietas y costas</i>
Galuche Nuestra Señora del Carmen.	pesos \$ 10.696,6	No se intentaron
Una.....	id 68,2	Idem
Barca Nuestra Señora de Regla.....	id 16.180,5 ½	..... 746 s/f
	macuquina 70	md de derechos
Un esquife de chacopata.....		
Una lancha y un bote apresado en playa grande.....	cedido a todos los	Apresadores
Barca santo Cristo del Grao.....	pesos \$ 8.329	..... 800 reales
Goleta Favorita.....	id. 4.407	..... 819 reales
Barca San Antonio....	id 10.688	..... 775 reales
Guayro Carmen.....	id 12.760	..... 1.195 reales
Catalogo de presas....	id 1.501,6	..... 1.966 reales
Lancha Amparo.....	id 112,4	..... 466 reales
Balandra	macuquina 605	..... 796 reales
Especuladora.....		
Goleta Josefa.....	mitad y mitad 13.646	..... 748 reales
Barca San Antonio...	macuquina 36.785,4	..... 1.162 id.
Lugre Golondrona....	idem 9.139,6	..... 1.488 id.
Goleta Luisa.....	idem 27.263,2	..... 1.619 id.
Barca San Antonio....	idem 15.124,2	..... 939 id.
Bergantin Maria.....	pesos \$ 1.200	..... 1.140 id.
Goleta Aguila.....	idem 1.020	..... 1.141 id.
Bergantin San Juan .	idem 23.415	..... 685 id.
Bergantin General	idem 28.000	..... 570 id.
Cienfuegos.....		

Corveta Santiago en el estudio del sr. Fiscal

Notase: Que deducidas las dietas del Sr. Presidente y Ministros, lo demas se há distribuido entre el Secretario, Pro – Secretario, Guardapresa, tasadorV &c.a.

{Villa del}Norte, 6 de junio de 1821.

AANH. Archivo Francisco Javier Yanes. T. XXIV, fs. 118-119

ANEXO 7

El Doctor Narvarte, Fiscal de la Corte de Almirantazgo, se presentó en Juan Griego diciendo que en vista del expediente formado sobre la detencion de la Goleta que la escuadra nacional encontró anclada en el puerto de Barcelona y que a la sazón se hallaba en aquella bahía, en la que la declaración del Capitan Contramaestre manifiestan sin género de duda, que el buque carecia, no solo de Patente, sino tambien de toda documentacion que pudiera calificar de procedencia y propiedad neutral. Que la Ordenanza de Corso del regimen español de 20 de junio de 1801 que se habia mandado observar por el artículo 6° del reglamento provisional, dispone en el 32 que cualquiera embarcacion que careciese de los papeles mas principales como son la patente, los conocimientos de la carga u otros que acrediten la propiedad neutral de esta y aquella se declarada de buena presa. El 27 de la misma previene que las embarcaciones que se encontraron navegando sin patente legitima de principe, Republica ó Estado que tenga facultad de expedirla, sean detenidas y declaradas de buena presa, y finalmente el 48 prescribe, que para determinar la legitimidad de las presas, no han de admitirse otros papeles que los hallados y manifestados en sus bordos.

Que tan terminantes disposiciones convencen de que no habiéndose encontrado en la goleta detenida los papeles que pudieren comprobar la propiedad neutral, debe declararse buena presa, sin que obste excusa que alegan el Capitan y Contramaestre de que habia entregado al Gobernador de aquella plaza, pues que habiendo estado la Escuadra Nacional a la vista de veinte y cuatro horas antes de ocupar el puerto, tuvo el Capitan de la Goleta tiempo mas suficiente para recoger sus papeles, como lo hizo el Bergantin Goleta Dinamarques que estaba fondeado en el mismo puerto, al cual se le habia permitido regresar al puerto de San Thomas, que era el de su procedencia, por haber acreditado que era propiedad de un subdito de S.M Danesa con quien observa este gobierno la mas estricta neutralidad. Que apoyado, pues en los principios que ha citado pedia se declarase buena presa la Goleta detenida con el cargamento que encontro a su bordo, y que procediera a las demas diligencias que preveia el reglamento provisional.

AGN. Sección Corte de Almirantazgo. T. V, f. 71 vto.

ANEXO N° 8

Relacion de los buques españoles que con cargamento perteneciente á los individuos ó al gobierno de aquella nacion han sido apresados por buques de guerra ó corsarios particulares de la República en los años de 1818 á 1822 y condenados por las Cortes Vice Almirantazgo y de Almirantazgo con espresion del valor que han producido sus cargamentos y derechos que por ello ha ingresado el erario nacional.

Condenados por la Corte de Vice Almirantazgo

Clases	y nombres de los buques apresados	Clases y nombres de los buques apresadores
Goleta	danesa Maria	
Goleta	La Paloma	
Goleta	inglesa Activa	
Balandra	inglesa el Welington	
Barca	Los buenos amigos	
Polacra	N.S. de la Merced	
Bergantin	El eres	
Goleta	Sin nombre	
Goleta	La Conchita	
Lancha	Sin nombre	
Goleta	inglesa el Vivid	
Goleta	danesa la Maria Belona	
Bergantin	Arrogante Barcelones	
Goleta	francesa Ysabela	
Bergantin	americano Jorge Washington	
Goleta	Fidelidad	
Fragata	portuguesa Don Pedro Alcantara	
Goleta	danesa Dos amigos	
Goleta	Galgo	
Bergantin	Nereyda	
Jabeque	San Sebastian	
Bergantin	San Ignacio de Loyola	
Queche marin	N.S. del Carmen	

Lugre	La Maria	
Bergantin	El Galgo	
Bergantin	General Victoria	corsario de Mejico
goleta		
Goleta	danesa Bee	
Bergantin	Medea	
Bergantin	portugues sin nombre	General Artigas
Bergantin	San Jose	
Goleta	La Rita	
Condenados	por la Corte	de Almirantasgo
Goleta	Cora	
Barca	Carmen	
Lancha	de guerra	
Barca	N.S. de Regla	
Goleta	Candelaria	
Fragata	portuguesa Carlota	
Esquife	Sin nombre	
Lancha y bote	Sin nombre	
Goleta	danesa Maria	
Barca	El Christo	
Goleta	danesa Hero	
Bergantin- goleta	portuguesa San Antonio	
Fragata	inglesa Ninfa	
Goleta	Heurrieta	
Goleta	Favorita	
Barca	San Antonio (a) los hermanos	
Guayro	San Antonio	Bergantin de guerra El Congreso
Goleta	Luisa	
Barca	Carmen (a) Dos Marias	
Paquebot	Galvoso	
Land	San Agustin	
Barca	Santo Cristo del Grao	
Bergantin	San Francisco de Paula	
Bombarda	Virgen del Carmen	Flechera Concepcion

		Corsario particular
Queche marin	Virgen del Carmen	
Balandra	Nueva especulador	
Balandra	Sofia	
Barca	San Antonio (a) Amistad	
Lugre	Golondrina	
Goleta	Luisa	
Corbeta	Santiago	Bergantin Bolivar corsario particular
Bergantin	Merced	
Barca	San Antonio	
Bergantin	San Francisco	Corbeta Confederacion corsario Buenos Ayres
Goleta	danesa Eclipse	
Goleta	francesa Carabana	
Goleta	danesa Ariel	
Goleta	danesa Alerta	
Bergantin	San Juan	Bergantin Bolivar corsario particular
Barca	Mosca (a) San Antonio	
Bergantin- goleta	General Cienfuegos	Bergantin Bolivar corsario particular
Bergantin	Rey Constitucion (a) Leonidas	Bergantin Vencedor corsario particular
Goleta	Corsario Rita	
Goleta	Josefa (a) Dilegente	
Goleta	Santa Rosalia	Goleta Centella corsario particular
Polacra	Constantinopla	
Queche	Triton	Bergantin Valeroso corsario particular
Polacra	N.S de los Angeles	
Goleta	corsario Nueva Rosa	Bergantin Vencedor corsario particular
Falucho	corsario Lisa	Bergantin Vencedor corsario particular

Goleta	de guerra Conejo	Bergantin Vencedor corsario particular
Mistico	San Fernando	Bergantin Bolivar corsario particular
Goleta	Antonia	Goleta Nuevo Congreso corsario particular
Queche marin	Divina Pastora	Bergantin Bolivar corsario particular
Balandra	Fortuna	Bergantin Bolivar corsario particular
Goleta	Sustituto	Goleta Centella corsario particular
Bergantin	Carmen	Goleta Colombia corsario particular
Goleta	Experiencia	Goleta Condor corsario particular
Bergantin	Terrible Cortiguera	Goleta Leona corsario particular
Bergantin	N.S Guadalupe	Bergantin Bolivar corsario particular
Lugre	Liberal	Bergantin Goleta Valeroso corsario particular
Bergantin Bergantin	N.S del Rosario Dos Amigos (a) cometa	Bergantin Vencedor corsario particular
Goleta	Centella	Bergantin Vencedor

		corsario particular
Goleta	San Juan	Goleta Guayreño Libre corsario particular
Balandra	danesa Diana	Goleta Represalia corsario particular
Balandra	Concepción	Bergantin –goleta Josefa corsario particular
Barca	San Antonio (a) Amistad	Goleta Leona corsario particular
Goleta	San Antonio	Goleta Leona corsario particular
Corbeta	Presidente	Bergantin corsario particular
Bergantin- goleta	Modestia Afortunada	
Goleta	Venus	Goleta Leona corsario particular
Goleta	Union	Goleta Leona corsario particular
Goleta	Maria	Goleta Leona corsario particular
Goleta	holandesa Atractiva	Goleta de guerra Independencia
Goleta	Experiencia	Goleta Condor corsario particular
Goleta	Fortuna	Goleta Condor corsario particular
Varias Embarcaciones		Balandra Atrevida corsario particular

Goleta

Mariana

Bergantin de guerra de la
Republica General
English

AANH. Archivo Francisco Javier Yanes. T. XXV, fs. 1 vto-6.

ANEXO 9

Republica de Venezuela

Carlos Soubllette Vicepresidente del Departamento de Venezuela y Autorizado por el Gobierno Supremo de la Republica para espedir patentes de corso; Porquanto hallandose Colombia en Guerra con la nacion Española y por la presente concedo, Patente de Corso al Ciudadano Henrique Faggart, Dueño y propietario de la Goleta nacional, nombrado la leona del porte de ciento ochenta y nueve toneladas, armada con ocho cañones y demas armas y municiones necesarias, Tripulada con los hombres que [en] el Roll se espresan y mandada por el ciudadano Guillermo Natta autorizandolo como por lo presente le autoriso para perseguir y apresar los buques Españoles que encontrare, tanto en alta mar como en las costas, puertos, rios del territorio de la Republica y en los sugetos a la jurisdiccion de aquel gobierno Baxo la Espresa condicion de que para precaver todo acto arbitrario o de Pirateria, las presas que hiciere dicha goleta seran conducidas a uno de los puertos libres de Colombia, con todos sus registros, papeles y demas documentos, para ser legalmente condenada, por la Corte de Almirantazgo, a cuyo fin y para mayor seguridad el referido dueño y propietario, Ciudadano, Henrique Faggart otorgara ante el juzgado de Marina una fianza de seis mil pesos, que seran secuestrados y depositados, como multa en las caxas Nacionales, al menor acto de Pirateria que acometa el espresado Buque. Ordeno y mando: bajo las mas severas penas (hasta de muerte según la gravedad del caso) que decidira un Consejo de Guerra al Enunciado Capitan, Ciudadano Guillermo Natta etc etc etc.

Dado en la Isla de Margarita a 28 de septiembre de 1821. Undecimo de la Independencia firmada de mi mano, sellada con el sello Provisional de la Republica y refrendada por el secretario general del Departamento.

Carlos Soubllette

“ Patente de Corso otorgada por Carlos Soubllette a Henrique Faggart”
AGN. **Sección Corte de Almirantazgo**. T. XVI, f. 107.

ANEXO 10

Simon Bolivar, Presidente de la Republica & & &

A todos los que la presente vieren salud

Por quanto hallandose Venezuela en guerra con la Nacion Española: Por quanto, en justa represalia de la sanguinaria que le hace aquella Nacion, he concedido, y por la presente concedo Patente de Corso al ciudadano Azor Orne Dueño y Propietario de la goleta nombrada Brion del porte de ciento ochenta toneladas, armadas con dies cañones, y demas armas y municiones necesarias, tripulado con los hombres que en el Rol se expresaran, y mandada por el ciudadano Ozor Orne; autorizandole, como por lo presente le autorizo para perseguir y apresar a lso buques Españoles que encontrare, tanto en Alta mar como en las costas, puertos, y rios del territorio de la republica, y en los sujetos á la jurisdiccion de aquel Gobierno bajo la expresa condicion de que, para precaver todo acto arbitrario, ó de pirateria, las presas que hiciera dicha Goleta seran conducidas á uo de los puertos libres de Venezuela, con todos sus registros, papeles, y demas documentos para ser legalmente condenadas por el Tribunal del Almirantazgo; á cuyo fin y para mayor seguridad, el referido dueño y propietario Ciudadano Azor Orne otorgara ante el Almirantazgo una fianzade seis mil pesos, que seran sequestrados y depositados como multa, en las Caxas nacionales al menor acto de pirateria, que cometa el expresado buque. _ Ordeno y mando, bajo las mas severas penas (hasta la de muerte según la gravedad del caso, que decidirá un Consejo de Guerra), al enunciado capitan, Ciudadano Azor Orne, que no moleste de manera alguna los buques neutrales, amigos y aliados; extendiendose estas mis expresas ordenes aun a los buques neutrales que entren o salgan de un puerto o puertos, no bloqueado por nuestras Fuerzas Navales; pues si lo estuvieren, los tales buques seran conducidos, para ser juzgados á uno de nuestros puertos, sin que su tripulacion sea insultada ni molestada. Prevengo y encargo al dicho capitan Ciudadano Azor Orne sostenga el honor y decoro del, Pavellon Venezolano, y mantenga una severa y estricta disciplina á su bordo, haciendolo responsable ante las Leyes de qualquier desacato que cometa su tripulacion.

Ruego encarecidamente á los Señores Comandantes de los buques de guerra de las naciones neutras, amigas ó aliadas respeten esta Patente valedera por el espacio de quatro mezes: y Ordeno y mando á todas las Autoridades Civiles y Militares sujetas a mi jurisdiccion, no pongan extorbo ni embarazo al referido Capitan, su buque y tripulacion.

Dada en Margarita a 8 de agosto de 1819.- 9º de la Independencia; firmada de mi mano sellada con el Sello Provisional de la Republica, refrendada por el Secretario de Guerra y Marina; y registrada en el Almirantazgo de la Republica.

Signado

Simon Bolivar

J.G. Veres

Secretario de Guerra y Marina

Signado

L Brion

Tomas Richards

Secretario del Almirantazgo

This is to certify that I have appointed Joseph Bennet_ prize master of the Sloop Sea Flower detained by the abovementioned schooner Brion and have direct him to proceed with the velsel to Juan griego Margarita.

At sea on loard Sch. Brion

Off Island Culebra 6 Dec. 1819

A Orne Cond. & Tente de Frag. Rep. Ven

“ Patente de Corso que otorga Simón Bolívar al capitán Azor Orne ”.
AGN. Sección Corte de Almirantazgo. T. III, f.1.

ANEXO 11

Republica de Colombia
Simon Bolivar
Libertador Presidente de la Republica &&&
A todos los que la Presente vieren salud.

Por quanto hallandose Colombia en guerra con la Nacion Española. Por tanto en justa represalia de la sanguinaria que la hace aquella Nacion he concedido y por la presente concedo Patente de Corso al Comodoro Juan D Danels Dueño y Propietario del Bergantin Nacional el Bensedor del porte de doscientos cincuenta y dos toneladas armado con catorce cañones y demas armas y municiones necesarias tripulado con los hombres que en el Rol se expresan y mandado por el Ciudadano Juan Chase; autorizandole como la presente le autorizo para perseguir y apresar los buques españoles que encontrase tanto en alta mar como en las costas, puertos y rios del territorio de la Republica, y en los sugetos a la jurisdiccion de aquel gobierno bajo la expresa condicion que para precaver todo acto arbitrario o de pirateria, las presas que hiciere dicho Bergantin corsario; seran conducidas a uno de los puertos libres de Colombia con todos sus Registros, papeles y demas documentos para ser legitimamente condenados por el Tribunal de Almirantazgo a cuyo fin y para mayor seguridad el referido dueño y propietario comodoro Juan D Danels otorgara ante el Almirantazgo una fianza de seis mil pesos que seran secuestrados y depositados como multa, en las Caxas Nacionales al menor acto de pirateria que cometa el expresado buque.

Orden y mando, bajo las mas serias penas, hasta la muerte según la gravedad del caso, que decaeria un Consejo de Guerra al enunciado Ciudadano capitan Juan Chase, que no moleste de manera alguna los buques neutrales, amigos o aliados de la Republica antes bien los respete, auxilie y proteja en alta mar, como en nuestra, y la de nuestros amigos y aliados extendiendose estas mis expresas ordenes aun a los buques neutrales que entren o salgan de un puerto o puertos Españoles no bloqueados por los nuestros respeten a los Navales; pues si lo estuvieren, las Nabes, buques seran conducidos para ser juzgados en uno de nuestros puertos sin que la tripulacion sea insultada ni molestada.

Prevengo y encargo al dicho Capitan ciudadano Juan Chase sostenga el honor y decoro del Pabellon Colombiano, y mantenga una severa y

estricta disciplina a su bordo, haciendolo responsable ante las Leyes de cualquier desacato que cometa su tripulacion. Ruego encarecidamente a los Señores Comandante de los buques de guerra de las naciones nuestras, amios ó aliados respeten esta patente, valedera por el espacio de un año= y ordeno y mando a todas las autoridades Civiles y Militares, sugetos a mi jurisdiccion sea insultada ni maltratada. No pongan estorbo ni embarazo al referido capitan su buque y tripulacion.

Dada en el Puerto de la Guayra á 9 de noviembre de 1821.- 11° de la Independencia, firmada de mi mano, sellada con Sello de la Republica refrendada por el Ministro de Marina, y registrada en el Almirantazgo de la Republica.

Firmado

Simon Bolivar

Pedro Briceño Mendez

Apostadero de Marina de la Guayra a 9 de Noviembre de 1821. -11°

En esta fecha se contesto esta patente de corso Num° 1 de las Expedidas por S.E el Livertador Precidente al Comodoro dueño del bergantin corsario Bencedor para que colocando en el capitan al Ciudadano Juan Chase, y habiendo antes cumplido con lo dispuesto en los Articulos, Segundo, Quarto y Quarenta del reglamento de corso dado en Barcelona de Venezuela a los quatro dias del mes de marzo del año Pasado de mil ochocientos dies y siete pueda haserde ella el uso que corresponda.

Por aucencia del comandante del Apostadero. El Comanadante de Matrico°. Capitan del Puerto

Firmado Matias Padron

Nota:

Se previene al Capitan de este buque que en el caso de no cruzar sobre los mares de Europa, se presente álos seis meses de la fecha de expedida esta patente en este Puerto y que sea examinado su conducta por la Corte de Almirantazgo. Fecha set. Supra= lo rallado vale.

Firmado Padron

This will hereby certify that conformable to the ordinances the governments of commanders of Cruzers in the Republic of Colombia. I have this any given to citizen Clash Cotterell a true of copy of my Commision here with anex^o, and appointed the said Clash Cotterell as priza master of the spanish Brig Dos Amigos this day captured by the Colombian Brig of war El Bensedor given under my hand on boase Latitud 35° 30' N Long 7°-15

This 15 th day of February 1822.

Guady

Juan Chase
Cominande

John Davas
Secretario

“ Patente de Corso que otorga el libertador Simón Bolívar al comodoro Juan D. Danels ”. AGN. **Sección Corte de Almirantazgo**. T. XVI, fs. 66-66vto.

ANEXO 12

SIMON BOLIVAR

Jefe Supremo de la Republica y Capitan General de los Ejércitos de Venezuela y de la Nueva Granada. &.,&.,&.

A todos los que la presente vieren salud.

Considerando los excesos que algunos buques armados han cometido contra los indefensos neutrales, deseoso el Gobierno de la República de acreditar que sus intenciones son el vivir en paz y buena amistad con sus vecinos y las demás naciones que no tomen parte activa en la guerra injusta y sanguinaria que le ha declarado la orgullosa y tiránica España, hemos decretado y decretamos:

1° Ninguna comisión o patente de corso será concedida sino a un ciudadano de Venezuela que goce de estimación pública por sus virtudes civiles y morales.

2° Al tiempo de recibir la patente el corsario a quien se haya concedido depositará en las cajas del Almirantazgo, la cantidad de seis mil pesos, o presentará una persona lega, llana y abonada que otorgue ante S:E el Almirante una fianza por la referida cantidad la que será confiscada como multa al primer acto de piratería que cometa el corsario.

3° Ningún dueño o propietario de un corsario podrá elegir un Capitán sin consultar con el Almirante de la República que tiene derecho a aprobarlo o desaprobarlo.

4° Todo capitán de corsario antes de tener su nombre escrito sobre la Patente, prestara el juramento de fidelidad a la República y de conformarse religiosamente a lo contenido en estas Ordenanzas, so pena de ser castigado como en ellas se previene.

5° Los Oficiales, marineros y soldados que formen la tripulación de un corsario al tiempo de ser inscrito sobre el rol en la Mayoría General de la Marina prestaran igualmente el juramento de fidelidad a la República, y de obedecer escrupulosamente lo que está prescrito en estas Ordenanzas.

6° Ningún corsario podrá salir del puerto de su habilitación, sin que su dueño o propietario haya hecho una contrata con los naveguen en el en presencia del Mayor General de Marina estipulando en ellas las partes de presa que deben pertenecer al propietario y a cada uno de la tripulación, sobre los buques que el dicho corsario pueda apresar durante el crucero

prefijado, y este documento firmado por todos los contratantes quedará depositado en la oficina del dicho jefe.

7º Todo Capitán de corsario recibirá del señor Almirante la orden del crucero que debe hacer, esto es, el espacio de tiempo que debe seguir de tal punto, y de tal longitud y latitud a cual longitud y latitud sin poder apartarse de él a fin de que S.E. el Almirante sepa a punto fijo donde hallar los corsarios que hostilizan al enemigo.

8º Todo corsario tendrá anexo a su Patente su orden de cruzero, el juramento de fidelidad a la República de toda su tripulación y la contrata con el dueño o propietario.

9º Todas las presas que hicieron los corsarios habrán de ser conducidas al puerto donde reside el Almirantazgo y solo en un caso urgentísimo podrá verificarlo a otro puerto donde haya un Comandante de Marina el cual al momento de la llegada de la presa pondrá el sello sobre las escotillas y formará inventario de las demás pertenencias que no se pueden encerrar hasta tanto que sea condenada por el Tribunal de almirantazgo.

10.- Los Capitanes de presa y sus tripulaciones que faltaren a lo contenido en el artículo anterior serán arrestados, las presas decomisadas a favor de la República, como igualmente las fianzas de los seis mil pesos dada por los corsarios a quienes pertenezcan las presas.

11.- Las presas adeudarán un diez por ciento para las Cajas Nacionales, dos y medio para el Almirantazgo, y dos y medio por ciento para el Hospital de Marina, cuyos derechos ingresarán todos por las Cajas del Almirantazgo.

12.- Solo en caso de una avería o de estar a la vista del puerto una escuadra enemiga será lícito descargar una presa antes de recaer la condena del Almirantazgo, y aun en tal caso su cargamento será depositado en los Almacenes de la Aduana bajo la responsabilidad del Ministro y del Comandante de Marina.

13.- Toda presa o corsario que desembarque sobre las costas o en cualquier puerto efectos y mercancías, sin la correspondiente licencia de la aduana y del Comandante de Marina, serán decomisados y sus productos entrarán en las Cajas del Almirantazgo.

14.- Es absolutamente prohibido el admitir rescate por las presas, debiendo todas ellas ser conducidas a un puerto de la República como está prevenido en los artículos 9º y 10º, o bien en caso forzoso quemadas o destruidas so pena del decomiso del corsario y su fianza.

15.- Luego que un buque enemigo haya sido apresado, el primer deber del capitán apresador será hacer recoger todos los papeles que hubiese a bordo de la presa, ponerlos en un saco o cajón y sellados entregarlos al capitán de presa, a fin de que este lo deposite en manos del Comandante de Marina del primer puerto de su arribada, a fin de que lleguen cuanto antes a manos de S.E. el Almirante.

16.- Si en alta mar se transbordarse a un corsario algunas mercancías procedentes de una presa que fuere preciso destruir, se recogerá la factura de las dichas mercancías y no hallándose se formará un inventario firmado por la Oficialidad y la Maestranza el que será entregado por el señor Capitán Comandante de Marina del Puerto de su arribada, y por dicho Comandante al Ministro de Hacienda.

17.- Las alhajas de oro y plata en pasta y el dinero metálico tomados al enemigo no podrán ser repartidos a la tripulación sino en el puerto del Almirantazgo en presencia del Ministro que comisione el Excmo. Sr. Almirante.

18.- Todo Capitán de corsario que bajo cualquier pretexto que sea, insulte o atropelle un buque neutral, tendrá su fianza confiscada a favor de la Republica.

19.- Si al tiempo de registrar un buque neutral, yendo o saliendo de un puerto enemigo, se tuvieren sospechas muy fundadas que el dicho buque, su cargamento o parte de él son propiedades enemigas, el capitán del corsario podrá sobre su responsabilidad y la del dueño y propietario, remitirlo al puerto donde reside el Almirantazgo, conforme a lo prevenido en los artículos 9º y 10; pero si dicho buque ha sido detenido bajo sospechas, y no fuere declarado buena presa por el Tribunal del Almirantazgo, el dueño y propietario del corsario le abonará todos los daños y perjuicios que justamente reclamare.

20.- Para evitar mayores costos al dueño y propietario del corsario que hubiere detenido un buque neutral, que resultare no ser buena presa, está rigurosamente ordenado al capitán del corsario y su tripulación, de poner el sello sobre las escotillas, y de velar escrupulosamente que nada sea extraído, pues cualquier cosa que faltare a bordo de dicho buque detenido será abonada por el Capitán del corsario y su tripulación, y en caso de no tener con que satisfacerlo, el dueño y propietario del corsario será responsable de ello.

21.- Todo buque neutral que se hallase yendo o viniendo de un puerto enemigo y que tuviese a su bordo propiedad cargada por cuenta de un enemigo, o bien objetos reputados de contrabando, aun cuando estos

fuesen por su propia cuenta, o por cuenta de otro neutral, cuyos objetos son fusiles, cañones, balas, metralas, armas blancas, brea, alquitran, jarcias, madera de construcción para buques, arboladuras, caballos o mulas, sillas de montar y pólvora, será permitido al puerto donde reside el Almirantazgo, conforme a lo prevenido en los articulo 9º y 10 dejando a su bordo el capitán, el contramaestre y dos marineros, a fin de dar las declaraciones necesarias para su condena.

22.- Todo acto de piratería será castigado con pena de muerte del capitán del buque que lo cometiere, y detención por cinco años en las obras públicas a su Oficialidad y tripulación.

23.- Serán reputados actos de piratería: tomar a viva fuerza o a mano armada cualquier mercancía, víveres y demás objetos a bordo de un buque neutral por pequeña que sea la cantidad: el usar de violencia contra los capitanes, tripulaciones y pasajeros de los buques neutrales: el extraer y ocultar cualquier papel, o documento de un buque neutral por el cual consta su legitimidad a la nación, de la cual tiene su bandera; el sacar de un puerto o rada perteneciente a una potencia neutral los buques enemigos que están en ellos, siendo este acto una violación del derecho de soberanía o inmunidad del territorio: el matar alevosamente a cualquier persona aún cuando fuere enemiga.

24.- La inmunidad de las costas de las potencias neutrales se extiende a la distancia de tres millas y así está prohibido a todo Capitán de corsario, el perseguir o apresar ningún buque enemigo que no esté a mayor distancia de dichas costas, pues si lo hiciere la presa será considerada como ilegalmente capturada, y restituida a la nación neutral cuyo territorio se ha violado, pagando el apresado los daños y perjuicios.

25.- La Oficialidad, pasajeros y tripulación de un buque enemigo que se rinda sin necesidad del abordaje, no podrán ser saqueados, los efectos de uso personal serán entregados a sus dueños y al Capitán y pasajeros, se les dejará cien pesos a cada uno si tuvieren mayor cantidad de dinero a bordo, pero todo lo demás del dinero, como igualmente todos los efectos de comercio que les pertenecieren entrará en la masa del cargamento.

26.- Si un buque enemigo sufriere el abordaje se permitirá el pillaje de todos los efectos de uso personal pero el cargamento o el dinero que tuviere en mayor cantidad de 900 pesos no podrán ser tomados por la tripulación del corsario y el Capitán se valdrá de las medidas que se le han ordenado para su preservación, en los artículos 20 y 21.

- 27.- La desobediencia de un Oficial a su superior será castigada con un mes de encarcelamiento y la confiscación de sus partes de presas a favor del Hospital de Marina.
- 28.- La desobediencia de un marinero o soldado al Capitán u Oficiales será castigada con un mes de detención en las obras públicas y confiscación de sus partes de presas a favor del Hospital de Marina.
- 29.- Motín a bordo de un corsario o de una presa será castigado con seis meses de detención en las obras públicas a todos los que hayan entrado en él.
- 30.- El motín con armas en mano o atropellamiento del Capitán, o de la Oficialidad será castigado con pena de muerte a todos los que hayan tomado parte en él.
- 31.- El que en un combate rehuse el batirse será fusilado en el acto por orden del Jefe.
- 32.- El que en presencia del enemigo vierta palabras sediciosas y subversivas al buen orden y subordinación será arrestado en el acto, sumariado y detenido estrechamente hasta remitirlo al señor Almirante, quien lo hará juzgar por una comisión militar o consejo de guerra especial.
- 33.- Todo robo a bordo de un corsario o presa, siendo de leve cantidad, será castigado con pérdida de las partes de presa del ladrón, por todo el crucero a beneficio del Hospital de Marina.
- 34.- Si el robo fuere de mas de 90 pesos el ladrón será castigado con un año de detención en las obras públicas además de la confiscación de sus partes de presa para el fin especificado en el artículo anterior.
- 35.- Todos los Capitanes de corsarios están obligados a obedecer las órdenes de los Comandantes de los buques de la República en cualquier pasaje o situación en que se hallen, siempre y cuando sea para el servicio del Estado so pena de ser privados de la Patente, y de nunca jamás poder mandar bajo la bandera de Venezuela.
- 36.- Cuando la Patria esté declarada en peligro todo ciudadano debe contribuir a su salvación, y así los corsarios particulares quedarán por el hecho mismo a la disposición del Almirante el que los proveerá de víveres, armas y municiones por el tiempo que están en requisión.
- 37.- Todo corsario particular que haya obtenido una Patente para cruzar cuatro meses en las Colonias será obligado a hacerlo un mes, para la República sobre las costas que le designará al Almirante so pena de confiscación de su buque a favor del almirantazgo.

38.- Todo corsario que haya obtenido Patente para cruzar seis meses en Europa tendrá que hacerlo para la República según las órdenes del Almirante, del modo y bajo las penas indicadas en el artículo anterior.

39.- Todos los prisioneros que hicieron los corsarios serán tratados con humanidad y traídos a un puerto de la República; pero si el número de ellos fuese demasiado fuerte, o que el corsario se hallase escaso de víveres, será permitido enviarlos a colonias neutrales, o sacarles presa para que lo verifiquen, advirtiendo, que todos los prisioneros de graduación y los que son o han sido de alguna importancia en el Gobierno español, han de ser irremisiblemente traídos a un puerto de la República, so pena de ser castigados como traidores a la Patria, el Capitán de corsario o de presa que bajo cualquier pretexto les diese libertad. Considerando que la guerra que se hace por el Gobierno Español contra la libertad e independencia de la República de Venezuela no es otra, sino destructiva de vidas y por consiguiente de todo lo más precioso que el hombre posee y considerando igualmente que la experiencia nos ha patentemente enseñado que cualquier individuo que milite bajo el pabellón venezolano, si tiene la desgracia de caer prisionero, no solo no goza aquel derecho tan sagrado entre las naciones cultas; pierde la libertad por todo el resto de sus días, por tanto se previene y es absolutamente necesario, que todo Capitán de corsario cuando preste el juramento debe expresar ampliamente jurando, que antes de arriar su bandera debe perecer en su buque debiendo preferir una muerte gloriosa a una civil que llena de martirios sufriría en horror de la humanidad si tuviese la desgracia de ceder a un enemigo tan atroz e inhumano.

Dado en Barcelona a 4 de marzo de 1817. 7º de la Independencia.

SIMON BOLIVAR

J. G. Pérez,

Secretario Jph. Vicente Cardozo

Es copia.

Secretario de la Corte de Almirantazgo

“ Ordenanza de Corso de 1817 ”. **Boletín Academia Nacional de la Historia**. T. XX, N° 80, pp.477-481.

ANEXO 13

Excelentísimo Señor

Remito á Vuestra Excelencia la ordenanza que en comunicaci3n anterior dije, me habia tomado la licencia de formar, asi por que consideraba al Soberano Congreso ocupado en asuntos de la mayor importancia, como por que una obra de esta especie era tan necesaria como urgente para que el curso se haga con la regularidad y orden que exigen las leyes de las Naciones.

No me detendr3 en hacer el analisis de esta pieza, pues cotejandola con mis fuentes facil sera á cualquiera conocer lo que se ha suprimido, lo que se ha a~adido, y el metodo que le ha dado a las materias, que no es otro que quel naturalmente tienen en su ocurrencia y termino. Baste decir que en esta ordenanza esta refundida la espa~ola en todo lo que tiene de bueno, y nuestros anteriores reglamentos contribuyendo á los principios generales á la forma de gobierno y sistema del Tribunal constituido por soberana autoridad para conocer de las causas de apresamientos detallando sus atribuciones y deberes, poniendolo en contacto con los otros poderes con quienes tiene natural conexi3n y dependencia.

Se han descrito las facultades y obligaciones de los Capitanes de Corsario: se describen los delitos, y designan proporcionalmente sin penas, y finalmente se establecen con claridad los principios y maximas generales de las causas de presas, en terminos que los casos generales y frecuentes que cada dia ocurren podran facilmente decidirse por lo establecido en ella sin necesidad de ocurrir a otros libros que tal vez no es facil encontrar en el dia entre nosotros.

La distancia podr3 hacer ver con extranesea algunas de las maximas a~adidas fuera de los originales pero puedo asegurar que Mas o sn conformes á la doctrina de los autores de mejor nota que escriben sobre el derecho maritimo, 3 es el fruto de la experiencia adquirida en este destino, ilustrado con el dictamen de hombres juiciosos á quienes he consultado sobre el particular.

Aun no he tenido tiempo para rectificar algunas ideas y expresiones de varios articulos, y pulir el lenguaje como exige una obra

de esta especie, pero este inconveniente podra remediarse por medio de una comision, ó al tiempo mismo en que se discute el proyecto.

Pueda este corto trabajo contribuir en algo á las continuas tareas en que se ocupan los ilustres legisladores para hacer la felicidad de la Patria.

Villa del Norte. Diciembre 4 de 1819 _ Excelentísimo Señor
Francisco Javier Yanes.

“ Sobre el Proyecto de Ordenanza de Corso ”. ANH. **Archivo Francisco Javier Yanes**. T. XXII, fs. 270-271.

ANEXO 14

Ordenanza

Que prescribe las reglas con que se há de hacer el corso contra los enemigos dela Republica de Venezuela, y como se hán de deportar los corsarios con las embarcaciones Neutrales y Amigas.

La guerra que injustamente sostiene por mas de nueve años, el Gobierno Español contra Venezuela, y demas pueblos del Nuevo Mundo que han proclamado su independendia y libertad, no es menos cruel y desolante en la tierra que en la mar, y exige las medidas de retaliacion que permite el derecho de gentes para hacer sentir álos Vasallos del Rey de España la barbara obstinacion de su Monarca.

Un corto bosquejo de la conducta de los Gefes Españoles en los puntos que han ocupado, y poseen en la América, bastaria para justificar en el consepto de todas las Naciones cualesquieras medidas por mas severas que fuesen como deribadas del derecho de represalia: pero no queriendo manchar con determinaciones crueles y sanguinarias los principios en que se apoya su emancipacion, indigna àla verdad de la ilustracion del siglo y propias en todos {los} tiempos de la ferocidad Española, él Congreso há creido deber nivelar sus resoluciones en esta materia al sistema de guerra que esta en uso entre las Naciones civilisadas.

La seguridad del comercio maritimo y navegacion exigen tambien se haga un corso activo y vigoroso, contra los Vasallos del Rey Fernando 7^o en estos mares, donde la falta de puertos libres deja êpuestos álos Neutrales álos insultos y degradaciones del feroz Español. No es menos digno de consideraciones el prevenir los abusos y êxcesos que puedan cometerse por los buques armados vajo el pabellon de la Republica contra los indefensos neutrales cuando nuestras intenciones no son vivir en pas con todas las naciones que no tomen parte activa en la guerra activa cruel y sanguinaria que le sostienen tenasmente el Gobierno Español.

Para llenar pues tan importantes objetos protegia el comercio, respetar los derechos de las naciones neutrales y hacer mas sencible los perjuicios que el Rey Fernando causa á sus vasallos por no reconocer la Independendia dela América, él Congreso ha deliberado se haga y

continúe en lo sucesivo el corso contra los vasallos de dicho Rey y sus propiedades con arreglo á lo que dispone esta ordenanza en los artículos siguientes:

Artículo 1º

Quiénes arman corsarios

El gobierno concederá patente de corso á que contra el gobierno Español y sus vasallos contal que gosen dela estimacion y consepto publico por sus virtudes politicas y morales.

2º Tambien se concederá álos extranjeros que calificaren su buena conducta á condicion de que el corsario debe tener por lo menos un oficial portador de papeles, el escribano, y alguna parte de la tripulacion que sean naturales del pais.

3º Proteccion que concede el gobierno álos corsarios.

Los buques de corso, sus oficiales, y tripulacion quedan vajo la proteccion delas leyes del estado, y el gobierno hará en su caso las reclamaciones que correspondan con los delas otras naciones. Los Extranjeros gosaran de los privilegios é inmunidades que cualquier Ciudadano American o mientras permanescan en este servicio.

4º Pero no se concederá patente por tiempo ilimitado, ni para armar corsarios en puertos distintos de este Estado aunque sean neutrales ó Amigos.

5º Que deben hacer los que quieren armar en corso.

El que quiera armar en corso contra el Gobierno Español recurrirá al Almirante ó Comandante Militar de marina del departamento donde pretendiere armar, para obtener permiso con patente formal que le habilite á este fin, explicando en la instancia la clase de embarcacion que hubiere destinado, su porte, armas, pertrechos, y gente de dotacion asi como las fianzas abonadas que ofreciere para seguridad de su conducta, y puntual observancia de cuanto en esta ordenanza se previene; de no cometer hostilidad ni ocasionan daño álos Ciudadanos del Estado, ni á subditos de otros Principes ó Estados que no tengan guerra con la Republica.

6º La fianza en su mayor suma será de seis mil pesos, pudiendo moderarse á prudente juicio con respecto ála entidad de la embarcacion corsario. Podra verificarse de dos modos: ó depocitando dicha cantidad

en las caxas nacionales, ó presentando un fiador lego, llano y abonado que otorgará la correspondiente escritura ante el Escribano de Marina.

7° Verificado esto, se le entregará la patente al capitán del corsario, y no teniéndola él Almirante ó Comandante de marina del departamento, la pedirá para hacerlo al Gobierno según las ordenes que por él se hallan expedido sobre el particular.

8° Auxiliar que se les franquearan á los armadores.

Concedido el permiso para armar en Corso facilitará el Almirante ó Comandante de marina la pronta habilitacion del buque, por los medios que dependen de sus facultades, consintiendo que reciba toda la gente que quisiere el armador ó capitán, ó reserva de lo que estuviere embargada para el servicio de la Escuadra Nacional ó actualmente empleada en dicho servicio.

9° Se le franquearan las armas y municiones que necesitare, pagándolas á sus justos precios, y con tal que no hagan falta para los buques del Estado, con expresion de que sino pudiesen pagar al contado se les concede á un plaso de seis meses para satisfacer un importe, dando fianza competente de las municiones que se les suministren.

10° Si concluido su corso, ó el referido plaso las devolviesen en todo ó en parte, se resibirán sin cargarles mas que las que hubieren consumido; y si naufragare ó fuere apresada la embarcacion, quedarán libres de responsabilidad, y de la fianza, presentando justificacion que no dege duda de la perdida o apresamiento.

11° Concluida la habilitacion el Almirante ó Comandante militar entregará al capitán copia de esta ordenanza y la orden del crusero que debe hacer, esto es, el espacio de tiempo que debe seguir de tal á cual punto y de tal a cual latitud y longitud sin poderse apartar de el a fin de que pueda saberse apunto fixo donde se halla el corsario para las demas ordenes é instrucciones que el Gobierno tenga por conbeniente comunicarle.

12° Juramento que deben prestar los capitanes, oficiales de los corsarios. Todo capitán de corsario antes de salir del puerto debe prestar juramento de fidelidad á la Republica ante el Almirante ó Comandante de marina, de observar exacta y religiosamente lo dispuesto en esta ordenanza, y de perecer con su buque antes que arriar su bandera al pabellon español.

13° El mismo juramento prestarán los oficiales, marineros y soldados que formen la tripulacion del corsario al acto de la vicita ante la persona

que la hiciere sin que por ninguna causa ni motivo pueda omitirse este preciso requisito.

14° Todo capitán de corsario tendrá anexô á su patente un documento que acredite haber prestado así él, como la oficialidad y tripulación el juramento prevenido en los artículos precedentes, la propiedad del buque, orden de crusero, y la contrata: que se hubiere celebrado con el armador o dueño del corsario.

15° Los armadores están obligados á celebrar una contrata. Ningun corsario podrá salir del puerto de su habilitación sin que primeramente su dueño ó y tripulación en que se exprese claramente la parte de presa que debe pertenecer al propietario y á cada uno de los que navegan en el corsario, sobre los buques que apresaren durante el crusero que se le hubiere señalado, reduciendo este acto á Escritura pública que se otorgará ante el Escribano de Marina, en la cual podrán hacerse todas las estipulaciones que le parezcan convenientes, con tal que no contengan cláusula contraria á lo dispuesto en esta ordenanza, leyes del Estado y decretos del Gobierno.

16° Visita que debe hacerse de los corsarios antes de su salida. Todo corsario, antes de la salida del puerto de su habilitación debe ser visitado por la persona que el Almirante ó Comandante de Marina comisionare que podrá ser el capitán de puerto quien tomará á los oficiales y tripulación el juramento prevenido en el artículo 13° de cuyo acto dará un certificado al capitán del corsario, y les lea las leyes penales que están al fin de esta ordenanza, de todo lo cual pondrá constancia en la nota de visita.

17° Fueros y gracias que se conceden á los que hagan el corso. Los servicios que hicieren los capitanes, oficiales, y gracias que tripulación de los corsarios, durante el tiempo que se dedique al corso, se reputarán como si se ejecutasen en la Escuadra Nacional, y á las que sobresalieren en acciones señaladas se les consideran por el Gobierno de la República recompensas particulares, como pensiones, empleos y grados militares, según la fuerza de los buques de guerra ó corsarios enemigos que apresaren, y la naturaleza de los combates que sostubieren.

18° Los individuos de la tripulación de los corsarios particulares aunque no sean matriculados, gozarán del fuero de marina, mientras estuvieren sirviendo en ellos.

19° Los que por heridas recibidas en los combates quedaren invalidos serán socorridos por el Gobierno asignándoles la pensión que

correspondan á las circunstancias del caso, según el informe del capitán del corsario.

20° Obligación á que están sujetos los corsarios.

Todo corsario particular que haya tenido patente para cruzar cuatro meses en las colonias, será obligado á hacerlo un mes por la República sobre las costas si el Gobierno lo tubiere por conveniente en los términos que se le designaren.

21° El corsario que haya obtenido patente para cruzar seis meses tendrá la obligación de hacerlo dos meses para la República, según las ordenanzas que se expidieren al efecto por el Gobierno.

22° Siendo un deber de todo Ciudadano contribuir con su fortuna y su vida al socorro de la Patria cuando está en peligro, todos los corsarios particulares de la República quedarán á disposición del Gobierno cuando llegue aquel caso, bien entendido que el Gobierno deberá proveerlos de viveres, armas y municiones, por todo el tiempo que estuvieren en requisición.

23° Facultades y deberes de los Capitanes corsarios.

Los Capitanes de corsarios tendrán facultad para corregir y castigar con las penas que les dicte su prudencia y exija la necesidad á los que faltaren en las materias regulares de su obligación, ó en las de Policía y buen Gobierno del buque de su mando.

24° Tendrá igualmente facultad para trasladar en el Mar a bordo de los buques neutrales al oficial ó marinero que se comportare mal por insubordinación, embriaguez, cobardía, hurtos y sedición, y no en otro caso, bien entendido que debe ser de consentimiento y por convenio con el capitán del buque neutral, de quien tomará un certificado que presentará en el Almirantazgo ó Comandancia de Marina con el proceso que formare para esta medida y el despacho o carta de Ciudadano que tubiere el expulso. Si fuere aprobada aquella determinación perderá el individuo expulso á favor del armador y tripulación la parte ó partes de presa que le correspondan en aquel crucero.

25° Los capitanes de corsario harán que cada ocho días al menos se lean á la tripulación las leyes penales, de cuya omisión serán responsables según lo exija el caso.

26° Harán observar en el buque de su mando el mayor orden, sosteniendo en todo vigor la subordinación y disciplina en el concepto de que serán responsables de las consecuencias que provinieren de su negligencia u omisión en materia tan importante.

27° Proliferan los buques del comercio nacional, igualmente que los neutrales que se dirijan á puertos de la Republica proporcionandoles los auxilios que les pidan y sean compatibles con las ordenes que hayan recibido para hacer su crusero.

28° Respetarán el pabellon delas naciones amigas y neutrales, y el capitán del Corsario que vajo cualquier pretexto insultare ó atropellare un buque neutral incurriera en la pena de la cantidad a que montare la fianza que sera confizcada y ademas las que resultaren delos daños y perjuicios que hubiere causado.

29° Obedecerán las ordenes queles dieren los comandantes delos buques de la Republica, en cualquier punto que los encontraren siempre que estas sean relativas al servicio del Estado en el concepto que cualquiera especie denegacion, ó negligencia en este particular sera castigada con recogerles la patente quedando habiles para jamas poder mandar buque alguno bajo la vanderá de Venezuela.

30° Conducta que deben observar los capitanes de corsarios en el desempeño de su encargo.

Todas las presas que hicieren las conduciran al puerto de su salida, y solo en caso de urgente y grave necesidad podrán verificarla á otro de la Republica, debiendo hacer un proceso verval que compruebe la necesidad, el cual presentará al Juscado que conosca de estas Causas, en el concepto, que la falta de esta dispocion será castigada con la perdida de las prezas que se hubieren hecho aplicadas á los fondos del Estado, y las demas personales que hubiere lugar, según las de su circunstancias del caso.

31° Luego que un buque enemigo ha sido apresado, debera el capitán apresador exigir la patente y demas papeles de navegacion y los cerrara en un paquete dando al del buque apresador recibio circunstanciado de ellos: solicitará muy particularmente la correspondencia oficial del Gobierno Español y de los particulares, igualmente que los demas papeles impresos, ó manuscritos que se encuentren abordo del buque apresado, y colocandolos en un saco, ó cajon los cellará de modo que no pueda ser abierto sin conocerse, y practicará las demas dilixencias que se expresen en los articulos 60 y 61.

32° Se prohíbe el saqueo, y en que caso podra tener lugar.

La oficialidad, pasajeros, tripulacion del buque enemigo que se rinda sin necesidad de abordage no podrán ser saqueados. Se entregaran á sus dueños sus vestidos y demas efectos de su persona y al capitán y pasajeros se les dejarán cien pesos á cada uno, si tubieren á bordo

mayor cantidad de dinero, que esta; pero el demas dinero, como todos los efectos de comercio pertenecientes á dichos oficiales y pasajeros entrará en la masa del cargamento.

33° Si un buque enemigo sufriere el abordage será permitido el pillage de todos los efectos de uso personal; pero si el cargamento ó el dinero que tuvieren los oficiales y pasajeros excediese la cantidad de mil pesos no podran ser tomados por la tripulacion del Corsario, y el Capitan usará de su autoridad para evitar todo êxceso, siendo del contrario responsable á las resultas.

34° Conducta que han de tener con los prisioneros.

Aunque por el derecho de retaliacion seria permitido tratar á los Españoles del mismo modo que ellos tratan á los Americanos que tienen la desgracia de caer sus garras, Venezuela que detesta su atroz conducta; quiere arreglar la suya á los principios de humanidad que dicta la razon ilustrada. Por tanto los capitanes de corsarios tratarán con humanidad á los prisioneros que hicieren, y los traeran al puerto de donde hubiere salido el corsario, ó á otro de la Republica.

35° Que debe hacerse quando fuere muy crecido el numero de prisioneros.

Si el numero de prisioneros fuere tan crecido, que no puedan conservarse sin peligro ó el corsario se hallase tan escaso de viveres que no puedan ser mantenidos, podrá el capitan del corsario enviarlos á Colonias neutrales, dándoles al efecto algún buque de los que hubiere apresado, sobre todo lo qual formará un proceso verbal que presentará para justificar su conducta ante el tribunal que conosca de estas causas.

36° Se exceptuan de esta permision los prisioneros que sean empleados en la carrera militar, civil o política del Gobierno Español, ó sea persona de consideracion, pues estas deben ser irremisiblemente traídos a un puerto de la Republica so pena de ser tenido y castigado como traidor á la Patria el Capitan de corsario, ó cabo de presa que bajo cualquier pretexto les diese libertad.

37° Casos en que se permiten á los corsarios abandonar en el mar las presas que no pueden retener.

Si por hallarse inhabil algun buque tomado en alta mar al enemigo, su poco valor, ú otro justo motivo no pudiese conducirse al puerto de su salida ú otro de la Republica, podrá el Capitan insendarlo y se prohíbe á los Capitanes de corsarios bajo alguno, ni dejar en poder del enemigo embarcacion alguna de la clase indicada, repuntandose como hostilidad al pais cualquier gracia de esta naturaleza.

38° Siempre que se tomen semejantes resoluciones sobre presas, han de cuidar los apresadores, recoger todos los papeles y documentos pertenecientes á ellas, y conducir dos á lo menos de los principales oficiales de cada presa para que sirvan á justificar su conducta, pena de ser privados de los que les podrá tocar en las presas, y aun de mayor castigo si el caso lo pidiere.

39° Que no se pueda rescatar ronzar presas hechas al enemigo.

Se prohíve absolutamente admitir rescate de presas hechas al enemigo, pues todas ellas con los pricioneros deben ser conducidos á un puerto de la Republica. Y en caso de inhabilidad, ú otra causa urgente se transbordarán al corsario los efectos apresados, con las formalidades prescritas en esta ordenanza, y los buques serán quemados ó destruidos de cualquier modo como se previene en él artículo precedente.

40° Que debe hacerse con los negros que se apresaren.

Los negros que se apresaren serán remitidos á los puertos de la Republica, y el Gobierno pagará cincuenta pesos por cada uno de los que sean hábiles para el servicio de las armas siendo de doce años hasta cuarenta inclusive, con solo el cargo de servir cuatro años en el Exercito. Si excedieren aquella edad bajando dela de doce, ó si fueren inútiles para el servicio seran absolutamente libres, y el Gobierno los distribuirá en tutela alas personas que convengan.

41° Los negros apresados que no puedan introducirse en los puertos de la Republica, bien por estar estos bloqueados, bien por inhabilidad del buque, ó bien por otra justa causa serán remitidos á puertos delas naciones libres de America, y entregados allí adispocision de sus Gobiernos bajo la precisa condicion de no poder ser vendidos como esclavos. Los contraventores á esta dispocision serán castigados con la perdida del empleo y privilegios que gozaren, sean los que fuesen sus servicios y del amparo de las leyes de un pais que detesta la esclavitud, y ha proscrito el cruel comercio de carne humana.

42° Facultad delos corsarios y conducta que deben observar con las embarcaciones de comercio y otras que se encuentren en el mar.

Los corsarios de la Republica podran reconocer las embarcaciones de comercio de cualquier nacion, obligandolas á que manifiesten sus patentes y pasaportes, escrituras de pertenencias y contrata de fletamento con los diarios de navegacion, y rolis ó listas de la tripulacion y pasajeros.

43° Esta averiguacion se executará sin usar de violencia, ni ocasionará perjuicios, ó atrazo conciderable á las embarcaciones, pasando á

reconocerlas á su bordo, ó haciendo venir al Capitan con los papeles expresados, los cuales se examinarán con cuidado por el Capitan del corsario, ó por el interprete que llevare á su bordo para estos casos; y no habiendo causa para detenerlas mas tiempo, se les dejará continuar libremente su navegacion.

44° Si alguna embarcacion, resistiere sugetarse á este regular examen podra el Corsario obligarla por la fuerza; pero en ningun caso podrá el Capitan, Oficiales, é individuos de la tripulacion del corsario exigir contribucion alguna delos Capitanes, marineros, y pasajeros de las embarcaciones que reconoscan ni hacerles, ó permitir que les hagan extorcion, ó violencia de cualquier clase.

45° Pena contra los ecesos que se cometieren contra las embarcaciones de comercio y sus tripulaciones.

El Capitan del corsario que por la visita de que habla los articulos precedentes exígiere derechos ó contribucion alguna hiciere ó permitiere hacer violencia o extorcion al Capitan, pasajeros y tripulacion del buque vicitado, sobre satisfacer los daños y perjuicios que hubiere causado, será castigado con pena de privacion del empleo, pudiendo extenderse el castigo hasta la pena de muerte según la gravedad y circunstancias de los casos.

46° Si por el exâmen de los papeles referidos ú otros que se le presentaren, resultare alguna sospecha de pertenecer á enemigos de la Republica la embarcacion a su cargo, ó que esta se compone de algunos de los generos prohibidos que se diran despues; o bien si por falta de Interprete, ó de persona que entienda el contenido de dichos papeles, no pudiere hacer el exâmen de ellos, podra él Corsario conducir la embarcacion al puerto mas cercano de la Republica, donde no sele detendra sino el tiempo preciso para dicho exâmen y averiguacion.

47° Embarcaciones que se dejaran nabegar libremente.

Se dejarán navegar libremente y sin la menos detencion álas embarcaciones, cuyos Capitanes presentarán de buena fé todos sus papeles, y constare por ellos la propiedad neutral de las mismas y de sus cargas aunque sean destinadas para puertos enemigos, con tal que no esten bloqueados, y que aquellas no conduzcan generos prohibidos y reputado de contrabando, y con tal que losenemigos observen la misma conducta con los buques y efectos neutros.

48° Penas contra los que sin justo motivo detubieren embarcaciones comercio. Si contra las reglas expresadas fueren detenidas las embarcaciones pertenecientes á Ciudadanos del Estado, naciones

neutrales, y conducidas á puertos diferentes de sus destinos, sin que además hayan dado justa causa para ello por sus rumbos, papeles, resistencias, fugas, sospechas, calidad de sus cargamentos, y demas legítimas razones fundadas en costumbre general y tratados de las naciones; serán condenados los corsarios que causaren la detención á la paga de estancias, y de todos los daños, perjuicios, y costas causadas á la embarcación detenida.

49° Que embarcaciones deben ser detenidas.

Todo buque neutral que se encontrare yendo ó viniendo de un puerto enemigo, y que tubiese á su bordo propiedad perteneciente á enemigos de la Republica, ó cargada de cuenta de alguno de estos será detenida y remitida al puerto, dejando á su bordo al Capitan, Contramaestre y dos marineros para que den las declaraciones necesarias para su condena.

50° Será también detenido y remitido al puerto cualquier buque en que se transportaren para el servicio de los enemigos generos prohibidos, y objetos de los que se reputan por de contrabando, aun cuando estos fueren por cuenta de neutrales.

51° Bajo el nombre de generos prohibidos de contrabando se entienden los siguientes: armas, cañones, morteros, obuses, granadas, petardos, pedreros, bombas, con sus espoletas, trabucos, mosquetes, fuciles, pistolas, balas y demas efectos relativos á su uso, polvora, salitre, mechas, picas, espadas, lanzas, dardos, alabardas, escudos, casquetes, covaras, cota de malla, y otras defensas de esta especie propias para armas á los soldados; portamosquetes, bandoleras, mulas, caballos con sus arneses, y otros instrumentos preparados para hacer la guerra de tierra y mar como son maderas de construcción y para arboladuras, farcias, lonas, cañamo, brea y todo suerte de betunes, claravarones, plomo, cobre, sebo, y otros petrechos y generos, propios para construcción, carena y armamento de bajeles.

52° También se consideran como generos prohibidos y de contrabando todos los comestibles de cualquier especie que sean, en caso de ir destinados para plaza enemiga bloqueada por mar ó tierra; pero no estándolo; se dejarán conducir libremente á su destino, siempre que los enemigos de la Republica observen por su parte la misma conducta.

53° Que buques deben considerarse como sospechosos y ser conducidos al puerto para su condena.

Deberá ser detenida toda embarcacion de fabrica enemiga, ó que hubiere pertenecido á enemigos siempre que el Capitan ó Maestre no manifieste escritura autentica que asegure la propiedad neutral.

54° Tambien se detendrá el buque, cuyo Dueño ó Capitan que le mande fuere de Nacion enemiga conduciendole á puerto de la Republica para que reconosca si debe o no darse por buena presa.

55° Ygualmente se detendrá toda embarcacion que con destino lleve á su bordo, oficiales de guerra Españoles, maestre, sobre-cargo, administrador, ó mercader de nacion enemiga, ó que deella se componga mas de la tercera parte de su tripulacion á fin de que en el puerto á que sea conducida, se exáminen los motivos que obligaran á servirse de esta gente, y según ellos se determine lo que deba practicarse.

56° De la misma suerte se conducirán á puerto de la Republica las embarcaciones en cuyo bordo se hallen generos, mercancias y efectos pertenecientes al enemigo, y se detendrán en el hasta que hagan constar que no niegan la inmunidad, y que antes bien la observan los mismos enemigos á quienes pertenecieren los efectos detenidos; pero si no lo justificaren, seran declarados de buena presa, y se dejarán libres todos los demas que pudiese haber en el mismo buque de pertenencia neutra.

57° Que deben hacer los corsarios cuando el apresado confiese los efectos que sean de enemigos.

Cuando los capitanes de las embarcaciones en que se hallaren algunos efectos enemigos, declaren de buena fé que lo son se egecutará su trasbordo sin interrumpirle su navegacion ni detenerlos mas tiempo que el necesario, permitiendolo la seguridad dela embarcacion, y en este caso se dará á dichos capitanes recibo de los efectos que se trasborden; y no pudiendo pagar en efectivo el flete que le corresponda por dichos hasta el paraje de su destino, con arreglo á los conocimientos ó alas contratas de fletamento, seles firmará una libranza ó pagaré de su importe contra el armador ó dueño del corsario que estará obligado a satisfacerlo á su presentacion.

58° Si el buque apresador fuere de la Escuadra Nacional, la libranza por el importe del flete se hará contra el Intendente del Departamento á que correspondiere, quien tomará las providencias correspondientes para su pago.

59° Pero si se verificare que dichos efectos pertenecientes á enemigos de la Republica, según lo, que resultare del proceso que formare quedarán declarados por buena presa.

60° Conducta de los corsarios con las embarcaciones que detengan y conduzcan á los puertos.

En cualquiera de los caos referidos; luego que el corsario detenga alguna embarcacion, tendrá cuidado de recoger todos sus papeles, de cualquier especie que sean tomando el Escribano puntual razon de ellos, dando recibo de todos los sustanciales al Capitan ó Maestre de la embarcacion detenida, y advirtiendole no oculte alguno de cuantos tubiere en inteligencia de que solo los que entonces presente serán admitidos para juzgar tengan y la presa.

61° Hecho esto, el Capitan del Corsario cerrará y guardará los papeles en un paquete sellado que entregará al cabo de presa, caso que el mismo no conduzca la embarcacion detenida, para que este lo haga al Almirante ó Comandante de Marina del Puerto y departamento á donde se dirija. El Capitan del corsario, ó individuo de la tripulacion que con cualquier fin que sea ocultare, rompiere, ó extraviare alguno de dichos papeles, sobre resarsir los daños y perjuicios, seran castigados corporalmente según lo dispuesto en el artículo 127.

62° Al mismo tiempo cuidará el Capitan del corsario de hacer clavar las escotillas de la embarcacion detenida y sellarlas de modo que no puedan abrirse sin romper el sello, recojerá las llaves de camara y otros parajes, haciendo guardar los generos que se hallaren sobre cubierta, y formara inventario, ó tomará razon cuando el tiempo lo permita de todo lo que facilmente pueda extraviarse, para ponerlo á cargo del que se destine ó mandar la propia embarcacion.

63° No se llevará derecho alguno por estas diligencias, ni se permitirá saqueo de los generos que se encontraren sobre cubierta, en Camaras, camarotes, y alojamientos de las tripulaciones y solo podra tolerarse en los casos de haberse recistido la embarcacion hasta esperar que fuese abordada; pero debe ser en los terminos prevenidos en el artículo 33, y con el cuidado de evitar los desordenes que puedan producir la excesiva licencia.

64° Cuando se conduzca la tripulacion de una embarcacion detenida a bordo del Corsario tomará el capitan de dicho corsario por ante el escribano, declaracion al de aquella, á su piloto y demas individuos que convenga, acerca de la navegacion, carga y demas circunstancias de su viage poniendo, por escrito todas las que puedan conducir a juzgar la presa; preguntandoles tambien si fuera dela carga que conste por los conocimientos conducen alhajas ó generos de valor afin de dar las providencias convenientes para que no se oculten.

65° Queda al arbitrio del Capitan del Corsario mantener en su conserva las presas que hubieren hecho, ó enviarlas seguras, igualmente que las embarcaciones detenidas, bajo su responsabilidad bien entendido que en este ultimo caso, deberan ir en ellas, á cargo del cabo de presa todos los papeles que han de servir para el juicio, como tambien el Capitan y contralmirante y dos individuos de la tripulacion del buque detenido que puedan declarar lo que quieran deducir para su defenza.

66° Al Cabo destinado para mandar la embarcacion detenida, se le entregará copia autentica de la patente de Corso, en cuyo reverso se expresará su nombre y objeto de su comicion igualmente sele dará noticia individual delo que constaré por las declaraciones que se hubieren tomado, haciendole responsable de cuanto por su culpa ú omision faltare, el cual entregará al Almirante ó Comandante de Marina todos los papeles para que se dirijan al juzgado que debe conocer de estos juicios.

67° El Cabo de presas, ó de embarcacion detenida y marinada que abriese en ella escotilla cerrada, arca, fardo, pipa, saco ó alacena en que haya generos ó papeles, perderá por este solo hecho la parte ó partes de presa que le tocaren en aquel crusero, á favor De la masa comun, y ademas sele formará causa como á ladron por el juzgado que conoce de estas causas; y sele condenará según resulte à la pena que merezcan, que podra extenderse hasta la de presidio.

68° Las embarcaciones detenidas se destinarán al punto del armamento del Corsario, evitando que entren en los extrangeros; pero en los casos de urgente presicion, que deberan justificarse, podran llevarse al puerto de la Republica que estubiere mas cerca del paraje dela detencion, con tal que haya en el Comandante de Marina.

69° Si en este caso no se pudiere enviar la embarcion apresada ó detenida el puerto ó lugar del departamento sin exponerlo á un riesgo inminente el Comandante militar procederá á hacer el inventario con presencia de los interesados tomando sus respectivas declaraciones al Capitan Contra maestre, y marineros como tambien al cabo de presa y algun otro individuo de su tripulacion, que remitirá con papeles y Documentos necesarios, para determinar sobre la legitimidad de la presa al juzgado que debe conocer de estas causas, procediendo en tal caso como delegado de este.

70° Casos en que esta prohibido prohíbe á los corsarios apresar embarcaciones enemigas.

Corsarios que ataquen, hostilicen de manera alguna ó apresen las embarcaciones enemigas que se hallaren en los puertos de principes,

ó Estados amigos ó neutrales, como asimismo las que estuvieren bajo el tiro del cañon de sus fortificaciones.

71° Para evitar toda duda se declara, que la jurisdiccion del tiro del cañon, e inmunidad de las costas delas potencias neutrales se extiende ála distancia de tres millas, debiendo entenderse esto aun cuando no haya bateria en el parage donde se hiciere la presa, con tal que la distancia sea la misma, y que los enemigos, respeten igualmente la inmunidad en el territorio de las potencias neutrales y amigas.

72° El Capitan de Corsario que en contravencion de lo prevenido en los articulos precedentes, persiguere y tomare cualquiera embarcacion, la presa se considerará como ilegalmente Capturada, y se restituira ála nacion neutral cuyo territorio se han violado, pagando al apresado los daños y perjuicios que le hubiere causado.

73° Juscados á que estan sugetos las causas de los apresamientos de la Corte de Almirantazgo.

El conocimiento de las presas que los corsarios conduzcan o remitieren álos puertos dela Republica pertenece privativa y absolutamente álas Cortes de Almirantasgo que al precente son dos: una en Angostura, cuyos limites son las aguas del Orinoco, y la otra en Margarita, que conocerá de todo lo que ocurra en alta mar. Las que despues se establecieren tendrán los limites que convengan.

74° Las Cortes se compondrán de un presidente que precisamente debe ser letrado, Dos ministros, y un fiscal que serán nombrados por el presidente del Estado, y un secretario que nombrará la Corte.

75° Sus atribuciones y deberes. Las Cortes de Almirantazgo egercen jurisdiccion maritima y excluciva, y por lo tanto no habrá fuero privilegiado que excepciona para imponer el conocimiento de los negocios que le corresponden y se expresen en esta ordenanza.

76° Las Cortes conoceran exclusivamente en primera instancia de las causas de presas y todo lo relativo á ellas, sus insidencias, y dependencias, bien sean hechas por corsarios particulares, ó bien por buques del Estado, fundando sus sentencias en las leyes y dispociones aplicables á cada caso, y admitiendo las apelaciones que se interpongan dentro de tercero dia para la Suprema Corte de justicia de la republica.

77° Del mismo modo conocerán del crimen de pirateria y sus especies y bien sea cometido en alta mar, en las costas, ríos, ó puertos, por corsarios particulares, ó de la Escuadra Nacional, procediendo de oficio, o por queja de los ofendidos, y pronunciando las penas que por derecho

correspondan: Pero no podra egecutarse ninguna sentencia Capital, ni afflictiva del cuerpo sin la aprovacion de la Suprema Corte de Justicia, á donde se remitirá el proceso, en consulta, aunque no se interponga apelacion.

78° Corresponde ála Corte expedir las medidas que estime convenientes para precaucion y seguridad de las presas, como todas las demas diligencias relativas ála substanciacion y conclusion de las causas.

79° Al precidente toca lo directivo y economico del tribunal, la correspondencia con el Gobierno y demas autoridades: Por enfermedad, muerte o ausencia de alguno de los ministros nombrará quien le sustituya, dando cuenta al poder Egecutivo.

80° Los ministros podran ser recusados alegando juzta causa pero el Precidente no podra serlo sino alegando y aprovando juzta y legitima causa, en cuyos casos se procederá conforme á derecho.

81° Modo de proceder por las Cortes en estas causas.

Luego que la presa haya sido conducida al puerto, el cabo de ella pondra en manos del Almirante ó Comandante de marina todos los papeles, que inmediatamente y sin abrirlos se remitirán al Precidente de la Corte, quien examinará sin la menor dilacion, y con preferencia á todo otra diligencia, los papeles que se hubieren encontrado en la presa, y fueren presentados y remitidos por el apresador, para averiguar si este ha arreglado su conducta álo prevenido en los articulos 60, 61 y 62 para acreditar debidamente la identidad de tales documentos. No hallando cumplida en esta parte la disposicion de dichos articulos impondrá al corsario por la primera vez la multa de Doscientos pesos aplicados al erario, y por la segunda le recogerá la patente, declarandole inhavil para hacer el curso bajo la vanderá de Venezuela, de cuya pena en sus respectivos casos, como que son de ordenanzas no se admitirá apelacion ni otro recurso alguno.

82° Verificado este exámen mandará el Precidente se forme por el Secretario expediente de los papeles exhividos, y si en la correspondencia se encontraren cartas ú otros documentos que contubieren especies que puedan contribuir ála sustanciacion dela Causa, se agregarán al proceso, y remitiran los demas al gobierno. En seguida nombrará á uno de los ministros para la sustanciacion de la causa, él cual dentro de un breve término exâminará por ante el Secretario de la Corte así álos apresados como álos apresadores como álas partes sobre los cargos que puedan hacerse reciprocamente, y evacuando las diligencias conducta para

declarar si es buena ó mala presa, ó si hay ó no lugar para su detencion con arreglo á los artículos de esta ordenanza.

83° Concluido el proceso se pasará á la vista del fiscal dando aviso al ministro que hubiere formado el expediente para que convoque la corte dentro de cuarenta y ocho horas, en cuyo termino el fiscal podra pedir se practiquen las diligencias que juzgue necesario y no habiendo necesidad, representará lo que corresponda en lo principal de la causa.

84° Se ofreciere alguna duda ó reparo que obligue á suspender ó retardar la declaración definitiva, la Corte podrá dilatar ó conceder el tiempo preciso para las diligencias, ó averiguaciones que convengan practicar, por no faltar en cosa alguna á la escrupulosa atencion con que debe procederse en estas causas.

85° Remitira al Gobierno copia autentica de aquellas sentencias que executiadas, interesare su noticia á personas aucentes para que publicadas en la Gazeta puedan llegar al conocimiento de los interesados, verificando esto mismo la suprema Corte de justicia con las que vinieren á ella por apelacion o consulta y fueren de aquella naturaleza.

86° La Corte arreglará sus determinaciones á la dispuesta en esta ordenanza, y en su defecto al derecho de gentes, y costumbres recibidas entre las naciones cultas, consultando las dudas que ocurran en puntos legislativos al Congreso, y en los que de justicia á la Suprema Corte de la Republica.

87° Que documentos deben hacer fé en el juicio de presas.

Para determinar la legitimidad de las presas no ha de admitirse otros papeles que los hallados y manifestados en sus bordos, con exprecion que deberan ser firmados como corresponde para ser admitidos. Con todo, sin faltando los documentos precisos para formar juicio, se ofreciere su capitán á justificar haberlos perdido por accidente inevitable, señalara la Corte termino competente para dicho afecto según la brevedad con que deben determinarse estas causas.

88° Si se declare no ser legitima la presa ó no haber lugar para su detencion se pondrá inmediatamente en libertad sin causarla el menor gasto, sin cobrarcele derecho alguno de ancorage, vicita de sanidad, y otros á que puedan estar sugetos los buques de Comercio. Y si bajo este ú otro pretexto se la detuviere, serán de cargo de los causantes de esta nueva detencion los daños y perjuicios que resultaren á los propietarios.

89° Recurso de apelacion á la Suprema Corte de Justicia.

Si el corsario apresador no quedare satisfecho de la declaracion de la

Corte, y dentro de tercero dia, despues de la notificacion interpuciere apelacion y quiciere seguir el recurso, sele admitirá para la Suprema Corte de Justicia, precediendo la competente fianza que deberá dar á satisfaccion del Capitan apresado, para responder á este de los daños y perjuicios que por razon de estas reas, averias y deterioracion del buque y de la carga, perdida del tiempo y fletes, y demas ocurrencias reclamare contra dicho apresador, caso que se confirme la sentencia apelada.

90. Los perjuicios y costas del proceso causadas en las primeras instancias los debera pagar el Capitan apresador antes de su salida del puerto en prosecucion del recurso, y sino se hallare en estado de hacer dicho pago, se recurrirá ála fianza ó al fiador que hubiese dado, obligandosele álo mismo sin otra formalidad ni espera, con todo el rigor de las leyes.

91. Vasada en autoridad de cosa juzgada la sentencia, se mandará egecutar ála mayor brevedad, nombrando el precedente; el ministro que haya de asistir al remate y venta de las presas, que se verificarán siempre en forma publica con asistencia del fiscal y de la persona que administrare la hacienda nacional, cuyo acto certificará el secretario poniendo constancia en el proceso.

92. Los Gobernadores de provincias Comandantes de marina, Jueses politicos, Gefes militares y cualquier otra autoridad ó jurisdiccion prestarán los auxilios que seles pidan asi para la egecucion y cumplimiento de las sentencias y resoluciones de la Corte, como para las diligencias de substanciacion, y demas que sean de su resorte, en el concepto de que serán responsables dela falta de cumplimiento de lo prevenido en este articulo.

93. Como disponer de las embarcaciones y las cargas.

Declarada la embarcacion detenida por buena presa se permitira su libre uso álos apresadores, despues de pagados los derechos debidos al Estado, teniendo precente que del producto total de las presas, han de satisfacerse primeramente y con preferencia los gastos legitimos que hubiesen ocasionado en su conservacion y remate, y las costas del proceso.

94. Se satisfaran en las caxas nacionales del producto liquido de las presas á razon de un ocho por ciento, y dos y medio por ciento para costas procesales y dietas de los jueces que se distribuirá en la forma siguiente.

95. Dela cantidad total que resulte del Dos y medio por ciento corresponderá la tercera parte al presidente dela Corte, y delas otras dos se asignarán la quinta al secretario, distribuyendose lo demas por iguales partes entre los dos ministros y fiscal. Esto se entiende cuando el valor total de la presa exceda seis mil pesos, pues bajando de esta Cantidad tendra el precidente la gratificacion de veinte y cinco pesos y los ministros y fiscal diez y seis pesos, y los derechos del secretario á justa tasacion, igualmente que los del Interprete, peritos y otras personas que intervinieren en el juicio. En caso que no haya condena pagarán dicha gratificacion los que fueren multados en las costas que igualmente se regularan según la actuacion conforme á Arancel. Cuando la presa bajare de mil quinientos pesos de gratificacion del precidente y ministros seran de Diez pesos y los del Secretario á Tasacion.

96. Ningun individuo de la Corte podrá exigir otros derechos estipendio o contribucion, por las diligencias en que se hubiere empleado en el juicio de penas, fuera de los que se asignan en el articulo, precedente, y seles prohíbe se adjudique ó apropien mercaderias ú otros efectos de ellas, pena de confiscacion y de privacion del empleo, quedando inhavil para obtener cualquier otro lucrativo u honorifico en la Republica.

97. Como deben distribuirse las presas hechas por los buques de guerra. Del valor total que resulte de la venta de las presas hechas por buques de guerra se sacara la tercera parte para el Estado de la masa que quedare se haran dos porciones una de tres quintos para la tripulacion y guarnicion, y la otra de dos quintos para la oficialidad, satisfaciendose primeramente las dietas de los jueces y costas procesales, en los terminos expresados en el articulo 94. Ningun individuo que se halle embarcado, ó de transporte ó de pasage en los citados buques al tiempo del apresamiento será incluido en el reparto; pero el Comandante del buque dará cuenta al Gefe de marina del parage donde se haga haga la distribucion de la presa, si algun individuo de los embarcados de transporte ó pasage ha construido meritos muy distinguidos en la accion, para que si le pareciere justo, mande sele dé la parte de presa correspondiente á su clase, como si hubiese sido dela datacion del buque.

98. Que la plata y oro acuñada en barras y alhajas deben considerarse como capital del apresamiento.

Para obiar toda duda, se declara que la plata y oro acuñada, en piña ó barra, polvo ó elaborada, en alhajas de lujo de otro cualquier modo se considerán como capital del apresamiento debiendo por lo mismo ser manifestados sopena de confiscacion.

99. Los apresadores no pagaran derecho por la parte que de los efectos apresados tomen para su uso y consumo propio. Los buques apresados seran libres de derechos y solo pagarán lo correspondiente al puerto; y el comandante de Marina les auxiliará en la descarga para que no padescan extravios, y procurará que asi en esta, como en la conclusion de particiones segun las contratas ó convenios hechos entre los interesados se proceda con el mejor orden y armonia.

100. Permiso para conducir las presas para su venta aunque sea á puertos extrajeros.

Si en el puerto á donde se hubiere concluido la presa se hallare proporcion de vender su carga, se permitira á sus Dueños que pasen á otro aunque sea extranjero, con advertencia que el sugeto que la condugere deberá dar noticia cierta que acredite su despacho y venta.

101. Que embarcaciones y efectos deben considerarse de buena presa. Toda embarcacion de cualquier especie armada en guerra ó mercancia que navegue con bandera ó patente de principe ó Estado enemigo de la Republica será buena presa con todos los efectos que tubiere abordo. Por tanto, y siendo el Rey de España Fernando 7º enemigo jurado de los pueblos de America que reclaman su Independencia y natural libertad haciéndoles una guerra cruel y de exterminio: será de buena vasallos, con todos los efectos que se hallaren en ellas ó aunque pertenescan á Americanos del Sur á habitantes, y Ciudadanos de Venezuela.

102. Las embarcaciones que se encontraren navegando sin patente de legitima de Principe, Republica, ó Estado independiente que tenga facultad de expedirla, serán detenidas, como tambien las que pelearen con otras banderas distintas de la del principe ó Estado de quien fuere su patente, igualmente que las que tubieren patentes de diversos principes ó Estados, declarandose unas y otras de buena presa; y en caso de estar armadas en guerra dichas embarcaciones, sus Capitanes, Cabos y oficiales serán detenidos por piratas.

103. Seran de buena presa las embarcaciones de piratas y lebandados con todos los efectos que se encontraren en sus barcos pero los que se justificaren pertenecer á sugetos que no hubieren contribuido directa ó indirectamente á la Pirateria, ni sean de españoles ó enemigos de la Republica se los devolverán si las reclamaren dentro de un año y un dia despues de la presa; descontando una tercera parte de su valor para gratificacion de los apresadores.

104. Ningun Ciudadano de Venezuela podra armar en guerra embarcacion alguna sin la expresa licencia del Gobierno General, ni

admitir patente o Comision de Principe ó Estado á excepcion delos Independientes de America. Por lo tanto, cualquiera que se encuentre corriendo el mar con semejantes despachos, ó sin alguno será de buena presa y su Capitán ó patron castigados como piratas.

105. La embarcacion de Comercio de cualquier nacion que sea, que hiciere alguna defensa despues que él corsario hubiese asegurado su bandera, será declarada de buena presa, á menos que su Capitan justifique haberle dado él Corsario fundado motivo para recistirle.

106. Cualquier embarcacion que careciere de los papeles que se expresan en el articulo en el articulo 42, ó de los mas principales como son: la patente, los conocimientos de la Carga, ú otras que acrediten la propiedad neutral de esta y aquella, será declarada buena presa, á menos que se verifique haberlos perdido por accidente inevitable. Todos los papeles que se presentaren deberan ser firmados como corresponde para ser admitidos, pues lo que carescan de este requisito serán nulos.

107. Si los capitanes, maestros, ú otros de los individuos de las embarcaciones detenidas por los corsarios ó por buques de guerra de la Republica arrojan papeles al Mar, y esto se justificase en debida forma, serán por este solo hecho declarados de buena presa y si lo que la arrojan fueren delos oficiales ó tripulacion del Corsario, serán Castigados con las penas que señala esta ordenanza en el articulo 127.

108. Seran siempre de buena presa todos los generos prohibidos y de contrabando que refieren en el articulo 51 cuando se transportaren para el servicio de los enemigos en cualquiera embarcaciones que se encuentren, y en su caso los que se expresan en el articulo 52.

109. Que se há de practicar con las embarcaciones declaradas libres judicialmente.

Si la embarcacion obtenida no se diere por buena presa, se restablecerá inmediatamente en posesion de ella al capitan ó Dueño con sus oficiales y gente, á quienes se restituirá todo cuanto les pertenesca, sin retener la menor cosas, proveyendola del salvo conducto conveniente para que sin nueva detencion continúe su viage, sin obligarla á la paga de derechos de ancorage ú otros algunos, fuera del puerto antes por el contrario sele satisfará por el apresador, antes de su salida puerto, los gastos, daños y perjuicios que sele hubieren causado y reclamare en justicia como se previene en el articulo 90.

110. Para precaver los efectos de la malicia, y que al tiempo que se restituyan estas embarcaciones no se susciten dudas y altercados sobre las pretenciones que formaren sus Dueños ó Capitanes, ademas del

primer inventario que previene el artículo 62 se haga al tiempo de apoderarse de ellos de cuanto estubiere á facil extrabio, se formará nuevo inventario luego que llegue al puerto por el ministro que fuere nombrado, á que asistiran los Capitanes interesados y cabos de presas, y no se permitira desembarcar á ningun individuo, ni que otros pasen á sus bordos hasta estar practicada dicha diligencia.

111. Que las presas no puedan descargarse antes de ser juzgadas casos exceptuados y como deben hacerse.

Por regla general se prohíbe al que pueda descargarse las presas ante la resolución definitiva de la Corte. Se exceptua él caso en que se hallare el enemigo á la vista del puerto, y cuando el todo ó parte de la carga corre peligro de perderse por corrupción u otra causa semejante.

112. En cualquiera de estos dos casos el ministro de la Corte que forma el proceso hará abrir las escotillas en presencia de los respectivos interesados que deberán concurrir á dicho acto, y formando inventario de los generos que se descarguen, se depositarán con intervencion del administrador de Hacienda en persona de satisfacción, ó en almacenes de los cuales tendrá una llave el ministro de la Corte, y otra el Capitan ó maestre de la embarcación detenida.

113. Como ha hacerse la venta de toda la carga ó parte de ella.

En caso que fuere preciso vender algunos generos por no ser posible conservarlos, se celebrará la venta á presencia del Capitan detenido, en almoneda pública con las solemnidades acostumbradas, y con la misma intervencion del que administra la hacienda Nacional, poniendose el producto en las caxas ó en las manos de persona abonadas para entregarlo á quien pertenciere despues de sentenciada la presa.

114. Que debe hacerse con las embarcaciones represadas.

Toda embarcación de los Americanos del Sur que han abrasado la Independencia como también la de los aliados de la Republica que apresada por los enemigos de esta, fuese represada por los buques de la Escuadra Nacional por Corsarios particulares se devolvera hechos los exámenes de todos los papeles, á la potencia, ó á los particulares á quienes pertenciere, no resultando que en su carga tenga intereses los enemigos del Estado.

115. Los buques de la escuadra no percibirán cosa alguna por la represa de un buque nacional, pero se les abonará una Octava parte del valor de ella si pertenciere la presa á aliado de la Republica, y la sexta parte á los Corsarios particulares en igual caso, haciendose la formal entrega de la embarcación represada al apoderado de sus Dueños, exigiendo de él el

correspondiente recibo legalizado en debida forma: bien entendida que esta disposicion tendrá solo efecto si las potencias á quienes pertenezcan los buques represados observen igual conducta con nosotros, remitiendose los que lo fuesen hasta que dichas potencias den el ejemplo, ó se obliguen formalmente a practicarlos asi.

116. Todo corsario que represe un buque nacional en el termino de veinti cuatro horas de su apresamiento sera gratificado con la mitad del valor de la presa, quedando la otra mitad al dueño primitivo del barco apresado, y haciendose esta division breve y sumariamente á fin de moderar cuanto sea doble las costas. Pero si la represa se ha hecho pasadas las veinti y cuatro horas del primer apresamiento, será del Corsario apresador todo el valor de ella.

117. Que uso debe hacerse de las embarcaciones abandonadas por sus equipages ó de aquellas cuyas pertenencias ignore.

Si alguna embarcacion se encontrare en el mar o se presentare en Puerto de la Republica sin conocimiento de Carga ú otros Documentos por los cuales constare á quien pertenesca y sin gente de su propia tripulacion, el Precidente de la Corte del Departamento nombrará un Ministro que tome separadamente sus declaraciones á la del apresador, y á su capitán, de las circunstancias en que la encontró y se apoderó de ella. Se hara reconocer tambien la Carga por inteligentes, y se practicarán las posibles diligencias para saber quien sea su Dueño.

118. En caso de no descubrirse este se inventariará el todo, y se tendra en depocito para remitirlo á quien dentro de un año y un dia justificare serlo como no haya motivo para declarar dicha embarcacion de buena presa, adjudicando siempre la tercera parte de su valor a los recobradores: no padeciendo el dueño dentro de dicho tiempo se dividiran las Dos terceras partes restantes, como bienes abandonados en tres porciones de las cuales una se adjudicará á los mismos recobradores y las otras Dos pertenecientes al Estado.

119. Si algun buque enemigo se rindiere voluntariamente por temporal ú otro accidente á castillo, fortaleza, ó destacamento de las costas, conocera de este asunto el gobernador ó Comandante militar de la jurisdiccion del distrito formando el proceso bajo las reglas que se prescriban en esta ordenanza, y según las instrucciones que para el caso le hayan comunicado.

120. Ninguna persona de cualquier grado ó condicion que sea comprará sigilosamente; ni ocultara genero alguno que conosca pertenecer á la presa, ó á la embarcacion detenida, pena de restitution, y de multa del

triplicado valor de los generos ocultados, ó comprados clandestinamente, y aun de castigo corporal según lo exija el caso y este conocimiento sera privativo dela corte como incidente de las causas de presas.

121. Entrega de los pricioneros.

Luego que la corte haya evacuado las diligencias convenientes para el juicio de presas y que no necesite de los pricioneros venidos en el buque apresado, los entregará al Gobernador de la plasa ó Comandante Militar para que disponga

dellos según las ordenes que se le hayan comunicado por el Gobierno.

122. Premios que se señalan álos que se empleen en el Corso.

Para mejor estimulo de los que se empleen en hacer el curso el gobierno dará un premio, bien sea honorifico, ó bien pecuniario á todo corsario que haga presa de transporte enemigo con tropas, municiones, ó útiles de guerra, dirigido á hostilizar los paises Americanos que luchamos por su independencia y libertad, ó a reforzar algun punto de los dominios Españoles, el cual regulará según el caso y circunstancias graduandole con arreglo álos hechos que se hubieren egecutado, y ála importancia de la presa.

123. Crimen de pirateria, sus especies y penas con que se castiga.

El crimen de pirateria es el mas detestable que pueda cometerse en los mares. Piratas son aquellos que sin patente legitima de Principe, Republica ó Espada Independiente, ó con patente de uno y vanderá de otro, navegan en buque armado en guerra cometiendo hostilidades y degradaciones sobre los que encuentran en los mares, y no estan en guerra avierta con la potencia á que estos pertenecen.

124. Todo buque de esta clase será conducido á un puerto de la Republica, y provado el crimen de pirateria serán castigados su capitan, el cabo y oficiales con la pena de muerte y el resto de la tripulacion á Diez años de precidios.

125. Son actos de pirateria: Primero el tomar por la fuerza y de mano armada, cualesquiera mercancias, viveres ú otros efectos de a bordo de los buques neutrales, ó enemigos aunque sea en corta cantidad aquellos objetos. El Capitan del Corsario que cometiere tal exceso sera castigado con la pena de resarcir los daños y perjuicios causados, confiscacion de la cantidad dela fianza que hubiere dado, y privacion del uso de la patente; cualquier otro individuo de la tripulacion sufrira la pena de cuatro años de presidio.

126. Segundo: el insulto y violencia hecho contra los Capitanes, pasajeros, y tripulacion delos buques neutrales ó amigos, bien sea en su

persona ó bien saqueando sus intereses. El capitan del corsario que hiciere ó permitiere hacer cualquier violencia á tales personas sera confiscada la fianza, y las demas penas que correspondan álas circunstancias del caso: cualquier otra persona de la tripulacion que cometa tal exceso sufrirá la pena de cuatro años de precidio.

127. Tercero. el extraer y ocultar de un buque neutral cualquier papel ó documento de aquellos que prueben su legitimidad, naturaleza, y pertenencia á la Nacion, cuya vanderla lleva conocimientos de la carga y otras semejantes: El Capitan del Corsario que con cualquier fin que sea ocultare rompiere ó extraviare alguno de tales Documentos sera castigado con la confiscacion de la fianza y las penas corporales que correspondan álas circunstancias del caso; y si fuere del resto de la tripulacion el que lo hubiere hecho sufrira la pena de Diez años de precidio.

128. Cuarto. el sacar de un puerto ó rada, ó tomar bajo el tiro del cañon de una potencia neutral cualquier buque aunque sea enemigo, cuyo acto se reputa una violacion de la soberania y del derecho de inmunidad del territorio. El Capitan del corsario que cometiere semejante exceso perderá la cantidad afianzada, se le recojera la patente, quedando inhavil para servir en la Republica, y sufrira ademas las penas corporales que merezcan con la gravedad y las circunstancias del caso. El resto de la tripulacion sufrira la pena de Diez años de precidio.

129. Quinto: El matar alevosamente cualquier persona de un buque rendido aun cuando sea delos enemigos del Estado. El Capitan de corsario, ú oficial que egecutare semejante hecho sufrirá la pena de cuatro años de precidio y si fuere otro de la tripulacion será castigado con pena de muerte.

130. Sexto: la demora voluntaria de un comandante de buque de guerra en regresar álos puertos de la Republica, concluido él termino señalado para su crucero. El Capitan y oficiales que se justificare no haber regresado con su buque al tiempo predefinido sin justa y legítima causa serán tenidos como lebantados y, verdaderos piratas, y se castigaran con la pena de muerte. El resto de la tripulacion á Diez años de precidio.

131. Leyes penales.

El primero y principal deber de los Capitanes de Corsario es mantener en todo su vigor la subordinacion y disciplina, castigando álos que faltaren á ella con las penas que se expresan en esta ordenanza. Pero en los delitos cometidos a bordo que merezcan pena Capital ó afflictivas del cuerpo mandará se forme un sumario por el Escribano del Corsario, manteniendo presos los reos hasta ser entregados al Almirante ó Comandante de

marina del departamento á que corresponda para que se examine en un Concejo de Guerra, ó comision militar, se siga la causa, y se castiguen según la naturaleza del crimen.

132. Los oficiales y tripulacion del corsario estan obligados á obedecer y cumplir con las ordenes que diere el capitan relativas al servicio de la embarcacion y al desempeño de su encargo.

133. Inobediencia.

La desobediencia de un oficial al Capitan será castigada con un mes de prision, y perdida de la parte ó partes de presas que le correspondieren en aquel crucero, á favor de los armadores pudiendo el Capitan trasbordar á otro buque al individuo, formando un proceso verbal y practicando lo demas que se expresa en el articulo 24.

134. El Marinero ó soldado que a bordo del corsario desobedeciere, ó no cumpliere las ordenes que diere el Capitan ú oficiales será castigado por la primera vez con un mes de pricion en la barra, por la segunda, dos meses de pricion y perdida de la parte de presa que le correspondan en aquel crucero, abeneficio del armador; y por la tercera cien azotes y dos años de servicio en las obras publicas con grillete al pie.

135. El marinero ó Soldado que desobedeciere al Capitan ú oficiales cuando se prepara para atacar al enemigo, ó para la defenza si es atacado, sufrirá la pena de diez años de precidio; bien entendido que si algunas circunstancias particulares lo hicieren digno de mayor castigo se le impondra la pena de muerte.

136. Cobardia.

El que en el acto de combate ó abordage por cobardia ú otro cualquier motivo semejante desobedeciere las ordenes del Capitan ú oficiales, ó reusare batirse, sera fusilado en el acto, precediendo orden del capitan que mandará formar proceso para justificar el hecho luego que las circunstancias lo permitan.

137. El que á la vista del enemigo ó en el acto del combate, sea por cobardia, malicia ó ignorancia, virtiere expreciones sediciosas y subversivas del buen orden y subordinacion, sera inmediatamente puesto en segura pricion, y pasado el peligro se le formará el correspondiente sumario que entregará con el reo al Almirante ó Comandante de Marina, para que se examine en un Concejo de guerra ó Comision militar, y se le imponga la pena que corresponda según el caso, que podra extenderse á la muerte conforme las circunstancias particulares.

138. Robo a bordo del corsario ó presa.

El que hurtare a bordo del corsario ó presa efectos ó cantidad leve que no exceda de cuatro fuertes sera multado por la cosa robada, que se aplicará á favor de los robados; y por segunda vez con la perdida de la parte de presa correspondiente en aquel cruzero al ladron y un mes de prision en la barra.

139. Si el hurto fuere de viveres, pertrechos ú otros efectos del corsario ó presa, y excediere la cantidad de cincuenta pesos será castigado el ladron con la perdida de su parte de presa ó favor del armador y Dos años de servicio en las obras publicas con grillete al pie.

140. Sublevacion ó motin.

El que estando en el mar intentare sublevar ó amotinar ó motin la gente contra el capitan del Corsario ó Cabo de presa para que varien de rumbo ó tomen puertos contra su voluntad, no siendo con armas, ni habiendo tenido efecto la subordinacion, serán castigados los autores y complices con la confiscacion de sus partes de presas y año de servicio en las obras publicas.

141. Pero si el motin hubiere llegado á tener efecto violentando con las armas al capitan ó Cabo de presa, y atropellando á los oficiales para variar de rumbo, rendirse á los enemigos, ó tomar puerto contra su voluntad, se pondrán en segura prision los reos se formará el sumario, y se entregarán al Almirante ó Comandante del departamento, donde serán juzgados en concejo de guerra ó comision militar que impondrá la pena de muerte á los autores y principales agentes del motin, y á los demas Diez años de precidio.

142. Pena al que arriare la bandera.

El que arriare la bandera, disimulare ó indujere á que asi se verifique, como tambien todo aquel que violentare al Capitan á rendirse, ó promoviere la reunion de otros para concurrir á este atentado sufrirá la pena muerte, precediendo orden del Capitan de la que se instruire la correspondiente justificacion.

143. Quedan abolidos los anteriores reglamentos, ordenanzas, decretos, y ordenes expedidas sobre esta materia, debiendo sugetarse á lo prescrito en esta, consultando las dudas que ocurrieren al cuerpo legislativo.

“Ordenanza de Corso de 1819”. AANH. Archivo Francisco Javier Yanes. T. XXII, fs. 237-269.

ANEXO 15

Al Señor Intendente

Habiendose publicado la ordenanza provisional de curso que el Excelentísimo Señor Presidente de la república ha aprobado en 30 de Marzo del presente año, creo debe cesar en sus funciones la Corte de Almirantazgo que hasta aquí he presidido desde su establecimiento en la isla de Margarita, sin embargo de no haber recibido orden ni comunicación alguna del gobierno sobre este asunto, pues atribuyendo los artículos 25 y 27 de dicha ordenanza á los comandantes generales de la marina el conocimiento de los juicios de presas seria exponer á nulidades y reclamos y el que continuase la Corte entendiendo en estos asuntos.

Asi pues, creo de mi deber disolver el Tribunal que existe en el Puerto de la Guayra y pasar al Comandante general de Marina algunos procesos que estan pendientes sobre puntos incidentes, trasladando el archivo á la corte superior del difunto para que repose alli por contener varios asuntos importantes que dicen relacion a las naciones extranjeras y pueden algun dia revivir.

Le pongo en conocimiento del Supremo Ejecutivo para que se sirva determinar lo que estime conveniente sobre esta resolucion, librando al mismo tiempo la orden competente á quien corresponda para que se haga cargo de la casa en que existe el Tribunal que según entiendo pertenece al ramo de secuestros.

Dios guarde a Vuestra Excelencia. Carácas. Setiembre 7 de 1822

“Cuaderno copiator de oficios al señor Intendente sobre cesar las funciones de la Corte de Almirantazgo”. AANH. **Archivo Francisco Javier Yanes**. T. XXIV, fs. 64vto-65.

ANEXO 16

Yntendencia

Caracas 7, de octubre de 1822

Sr. Presidente de la Corte de Almirantazgo

Con fecha de 5 del actual he tenido ábien decretar lo siguiente

“ Considerando que el Presidente de la Corte de Almirantazgo con fecha de 7 del actual representa que habiéndose publicado la ordenanza provisional de Corso, cree debe cesar en sus funciones aquel Tribunal sin embargo de no haber recibido orden ni comunicacion alguna del gobierno sobre este asunto, pues atribuyendo los articulos 25 y 29 de dicha ordenanza á los Comandantes generales de marina el conocimiento de los juicios de presas, seria exponer á nulidades y reclamos el que continúe la Corte entendiendo en estos asuntos: que no estando aun nombrados por el Gobierno Supremo el Comandante General y Auditor de Marina del 2º Departamento que establece la citada ley, sufriria una tardanza perjudicial los negocios que se hallan pendientes por no haber quien los determinare: que á la Guayra arriuan con frecuencia infinita presas de importancia que deben juzgarse y sentenciarse con el acierto que exige el credito de la Nacion y la gravedad delas ocurrencias, he tenido ábien decretar lo siguiente= 1º La ley de 6 de octubre del año 11. Se llevará á efecto en todas sus partes=2º Se nombra interinamente al Señor Capitan de Navio Felipe Esteves comandante general, y al Licenciado Francisco de Aranda Auditor del 2º Departamento de marina comprendido entre las costas de Caracas, Coro y Maracaybo conforme la divicion del articulo 1º= Dese cuenta al Gobierno Supremo y hagame las comunicaciones correspondientes = Soublette ”

Lo traslado á VS. para su inteligencia y en contestacion á su oficio de 7 del mes pasado, advirtiéndole que la casa se pondrá punto con todo sus enseres y pertenencias a disposicion del Administrador general de secuestros, á quien con esta fecha se oficia lo conveniente. He prevenido tambien al señor Comandante General nombrado reciba bajo inventario

los procesos que estan pendientes, y le participa haber trasladado VS. el archivo á la Corte Superior de Justicia por las razones que me indica.

Siento la mayor satisfaccion al expresar a VS. la gratitud de que debe hallarse penetrada Venezuela, y la mia en particular, por los distinguidos servicios que VS. ha prestado á la Patria contribuyendo con sus talentos acierto de las deciciones de la Corte de Almirantazgo, aplaudidas aun en los paises extranjeros desde el momento que fue instalada en la Ysla de Margarita hasta el presente.

Dios guarde á VS.

Carlos Soubllette

“ Expira la Corte de Almirantazgo ”. AANH. **Archivo Francisco Javier Yanes**. T. XXV, fs. 155-156.