

EL PROYECTO DE ORDENANZA DE CORSO PARA INDIAS DE 1754

Óscar Cruz Barney

Sumario: I. Introducción; II. Análisis del Proyecto; III. Texto.

I. INTRODUCCIÓN

Las fuentes para el estudio del corso español y novohispano son, como ordenamientos de carácter general, las **Siete Partidas**, el **Fuero Viejo de Castilla**, la **Nueva Recopilación**, la **Novísima Recopilación** y la **Recopilación de Leyes de los Reynos de Indias**. En lo particular se dictaron en España una serie de ordenanzas sobre la materia, entre el siglo XIV y principios del XIX. Entendemos que las ordenanzas de corso tuvieron vigencia territorial en todas las posesiones españolas, por lo que las disposiciones que estuvieron vigentes en la época del descubrimiento y en adelante, también lo estuvieron en Indias. Sabemos que se emitieron aproximadamente diecisiete ¹ ordenanzas. Además de los ordenamientos antes descritos, el corso se regía por la costumbre, plasmada en una serie de tratados internacionales suscritos por España.

¹ Por lo que hemos investigado, creemos que las últimas disposiciones que sobre corso tuvieron vigencia en Indias fueron las ordenanzas de corso de 1801 con sus adiciones de 1803 y 1804, además de las Ordenanzas de Matrículas de Mar de 1802, y las reales órdenes complementarias a dichas ordenanzas de 1806 y que contemplan ciertos aspectos sobre corso. Sobre las Ordenanzas de Matrículas de Mar. véase José Marcelino Travieso, **Nociones elementales de la ordenanza y legislación de las matrículas de mar**. Por F. Serra de Mandirolas, tip. de Cámara de SS.MM., Madrid, 1851.

En cuanto a la doctrina, podemos mencionar las obras de Francisco de Montemayor y Córdoba de Cuenca, José Monrás y Félix Joseph de Abreu y Bertodano ².

Según hemos podido averiguar, las ordenanzas de corso dictadas por la corona española durante los siglos XIV a XIX son las siguientes:

- Ordenanzas de 1356, *Sobre ciertas reglas que deuen tenir en los Armaments de Corsairs particulars*.
- Ordenanza de corso ³ de 1621.
- O. C. de 1674 ⁴.
- O. C. de 1702 (conjunta entre España y Francia).
- O. C. de 1716.
- O. C. de 1718 (y su adición de 30 de agosto de 1739).
- O.C. de 1734.
- O.C. de 1739.
- O. C. de 1751.
- Proyecto de 1754.
- O.C. de 1762.
- O.C. de 1778 (*Ordenanza instructiva para el régimen y gobierno de los Capitanes corsarios contra moros de estas Islas Filipinas* (Manila, 1778).
- O. C. de 1779 (más las adiciones para su observancia en Indias, la O.C. adicional y real declaración de 1780 a varios artículos de ésta).

² Montemayor y Córdoba de Cuenca, Francisco, **Discurso político, histórico, jurídico del derecho y Repartimiento de presas y despojos aprehendidos en justa guerra. Premios y castigos a los soldados**. Juan Ruiz Impresor, Méjico, 1658. (Hay ediciones hechas en Amberes de 1683 y 1685). Se puede consultar el ejemplar de la Biblioteca Nacional de Madrid.

Monrás, José, **Difcurfo Iurídico Sobre Prefas de Armadores y Quinto de su Magestad, según Conftituciones de Cataluña**. Barcelona, 1669. Y **Difcurfo Iurídico fobre Contrabandos y Bienes de Enemigos Naufragados según Conftituciones de Cataluña**, por Iofeph Forcada, Barcelona, 1670. Se puede consultar en la Bibliothéque Nationale, París, y en Biblioteca Nacional de Madrid.

De Abreu y Bertodano, Félix Joseph, **Tratado jurídico-político sobre pressas de mar y calidades que deben concurrir para hacerse legítimamente del Corso**, Imprenta Real de Marina, Cádiz, 1746. Se puede consultar en la Biblioteca Central de Marina, Madrid y por la Bibliothéque Nationale, París. Existe un ejemplar, también revisado por nosotros, en la Biblioteca Nacional de Madrid.

³ De aquí en adelante O.C.

⁴ Sobre esta ordenanza en especial véase nuestro trabajo «Comentarios a la Ordenanza de corso para Indias de veintidós de febrero de 1674», en **Revista de la Facultad de Derecho de México** (en prensa).

- O.C. de 1794.
- O.C. de 1796.
- O.C. de 1801.
- Posteriormente se dictó la Ordenanza de Matrículas de Mar de 1802, que contiene diversas disposiciones sobre corso ⁵.

⁵ La Ordenanza de corso de 1356 se contiene en la obra de Antonio de Capmany, **Ordenanzas de las Armadas Navales de la Corona de Aragón, aprobadas por el Rey D. Pedro IV Año de MCCCLIV**. Imprenta Real, Madrid 1787. Existe un ejemplar en la Nationalbibliothek de Viena, Austria. 169.835-B.

La O.C. de 1621 y la de 1674 se contienen en la **Colección de tratados de paz de España**, parte primera del reinado de Felipe IV, por Joseph Antonio de Abreu y Bertodano, Madrid, 1744; y parte segunda del reinado de Carlos II, 1752. Existe un ejemplar de la ordenanza de 1621 y de sus adiciones de 1624 en la Biblioteca Nacional de Madrid.

La O.C. de 1702 se puede consultar en el Archivo General de Simancas (AGS).

La O.C. de 1716 se puede encontrar en la **Nueva Recopilación. L.7. Tit.X. Aut.II**.

La O.C. de 1718 se puede consultar en la obra citada de Félix Joseph de Abreu y Bertodano *Tratado jurídico-político... op.cit.*, p. 315. La adición de 1739 se puede consultar también en Abreu, p.332. Existe un ejemplar de la O.C. y de su adición en el Archivo General de Indias, IA 45/11.

La O.C. de 1762 se encuentra bajo el registro BIBLIOTECA, I.A. 31/30 en el Archivo General de Indias, existe otro ejemplar en la Biblioteca Nacional De Madrid.

La O.C. de 1779 se encuentra bajo el registro CONSULADOS, 52A en el Archivo General de Indias. Pudimos localizar un ejemplar en México, en el fondo reservado de la Biblioteca Nacional. Existe también un ejemplar manuscrito, en el Archivo General de Simancas.

La O.C. adicional de 1779 se puede consultar como apéndice número 16 en la obra de José Luis de Azcárraga y Bustamante, **El curso marítimo, concepto, justificación e historia**. Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Instituto Francisco de Vitoria, Madrid, 1950, p.325.

La declaración de 1780 a la O.C. de 1779 la consultamos en microfilms proporcionados por el Archivo General de Simancas.

La O.C. de 1794 se puede consultar en el mismo Archivo.

La O.C. de 1796 se encuentra bajo el registro BIBLIOTECA, I.A. 42/19 en el Archivo General de Indias. Existe otro ejemplar en la Biblioteca Nacional de Madrid. En la Biblioteca Nacional de México existe una reimpresión mexicana de esta ordenanza, de fecha 1797. También hay un ejemplar en el Archivo General de la Nación, México, Reales Cédulas. Vol. 165-B, Exp. 133, f.17. Las adiciones a esta ordenanza fueron, según sabemos, las siguientes:

—Adición Al art. 53 de 6 de noviembre de 1796, Archivo General de la Nación, Reales Cédulas. Vol. 165-B, Exp. 206, f.2.

—Adición al art. 10 de 3 de junio de 1797, Archivo General de la Nación, Reales Cédulas. Vol. 167, Exp. 156, f.2.

—Adición de 21 de mayo de 1799, Archivo General de la Nación, Reales Cédulas. Vol. 173, Exp. 48, f.2.

La O.C. de 1801 se puede consultar en la **Novísima Recopilación**. Hay una edición de 1805. Archivo General de la Nación, Reales Cédulas. Vol. 195, Exp. 65, f.20.

La Ordenanza de Matrículas de Mar de 1802 se puede consultar en el tomo I de la obra de Manuel Dublán y José María Lozano, *Legislación Mexicana o colección completa de las disposiciones legislativas emitidas desde la independencia de la república*, ed. oficial, Imprenta del Comercio, México, 1876. Respecto de las ordenanzas navales, se pueden ver las Ordenanzas de las Armadas Navales de la Corona de Aragón de 1354, en la obra de Antonio de Capmany ya citada.

Las **Ordenanzas Generales de la Armada Naval**, Madrid, Imprenta de la viuda de Don Joaquín Ibarra, 1793, tomo I. Se pueden consultar en la Biblioteca del Tribunal Superior de Justicia del D.F

La expedición de O.C. estuvo fuertemente influida, podríamos decir que hasta sujeta, a las múltiples guerras libradas por la España de los siglos arriba señalados. En apoyo a lo dicho, transcribimos aquí un fragmento tomado de la obra de Antonio Xavier Pérez y López, **Teatro de la Legislación Universal de España e Indias**, que señala que:

“ [las] Reales Cédulas que se han expedido hasta el día sobre corso, no se insertan a beneficio de la brevedad, y ser todas particulares y acomodadas á las circunstancias del tiempo de sus fechas, siendo la última que se ha publicado el 1o. de Julio de 1779, y declaración de 13 de Marzo del siguiente año de 80 para hacer el corso á las embarcaciones de la Gran Bretaña mientras duró la guerra entre esta y aquella Corte»⁶.

En 1754 se elaboró un *Proyecto de ordenanza de corso para Indias*, que aparentemente no conocieron los autores contemporáneos. José Luis de Azcárraga no lo menciona en su obra **El corso marítimo** (Instituto Francisco de Vitoria, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Ministerio de Marina, Madrid, 1959); tampoco lo hace Manuel Lucena Salmoral en su obra **Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América** (Ed. Mapfre, Colección «Mar y América», Madrid, 1992). Tampoco Jaime Mazaveu en su estudio «La piratería y el corso. Un estudio de orientación penal» (**Criminalia**, Año XXIX, no. 6, junio, 1963, México, D.F.), ni Ángel López Cantos en su reciente trabajo titulado **Miguel Enríquez, corsario boricua del siglo XVIII** (Ediciones Puerto, Puerto Rico, 1994). El manuscrito del Proyecto de 1754 se encuentra en el Archivo General de Simancas, y creemos que nunca entró en vigor. Al manuscrito del Proyecto le antecede una nota de la junta del Consejo de Indias encargada de elaborarlo, en donde se da una explicación del contenido del Proyecto y de sus fuentes. El Proyecto le fue presentado al Rey el 29 de abril de 1754⁷.

⁶ Véase Pérez y López, Antonio Xavier, **Teatro de la Legislación Universal de España e Indias**. Imprenta de Don Antonio Espinoza, Madrid, 1744, tomo IX, p.372.

⁷ Tuvimos conocimiento del proyecto durante la elaboración de nuestro trabajo titulado **Notas sobre el corso y la guerra justa en Indias: el caso de la Nueva España (siglos XVI-XIX)**. Tesis profesional, Universidad Iberoamericana, México, 1995. En ese trabajo hicimos un análisis del Proyecto junto con las demás Ordenanzas de corso que tuvimos la oportunidad de consultar y que ya señalamos en la nota 5 del presente estudio.

La junta la conformaron el Marqués de la Regalía, Don Sebastián de Eslava, Don Pablo de Salcedo y Don Joaquín de Aguirre en cumplimiento a una orden del Rey Fernando VI recibida en marzo de 1753 por conducto del Marqués de la Ensenada. Se menciona en la nota de la junta una consulta anterior hecha al Rey en enero de ese mismo año por el Marqués de la Ensenada. La minuta de ordenanza de curso es el resultado de las notas hechas por el Rey al texto presentado en enero.

El Proyecto se ajusta, de acuerdo con la nota, a lo dispuesto por los tratados de Munster con Holanda en 1648, de Madrid con Inglaterra en 1670 y de Aquisgrán en 1748 con Inglaterra y Holanda. Se apega también a la real resolución emitida por el Rey Felipe V en 1738 misma que se dictó en respuesta a las constantes reclamaciones sobre presas, hechas por holandeses e ingleses en la Corte española.

Debemos hacer notar que el Proyecto de 1754 es un buen ejemplo de la minuciosidad reglamentaria del derecho indiano ⁸. Es también un buen ejemplo de la preocupación de que las cosas se realicen conforme a derecho y preservando la equidad en las relaciones sociales.

Después de revisar el texto de las ordenanzas de curso dictadas con posterioridad a la elaboración del Proyecto, pudimos constatar que el contenido del Proyecto de 1754 se aprovechó parcialmente en las ordenanzas posteriores, con ello, no se perdió el esfuerzo que significó para la junta encargada la elaboración del documento que aquí presentamos ⁹.

⁸ Sobre el tema consúltese a J.M. Ots Capdequí quien señala que entre las características del derecho indiano está la de una gran minuciosidad reglamentaria ya que, según dicho autor, «los monarcas españoles pretendieron tener en sus manos todos los hilos del gobierno de un mundo tan vasto, tan complejo en su diversidad y tan lejano...[que]... lo mismo quisieron conocer de los grandes problemas políticos y económicos que afectaban a todas las Indias..., como de cuestiones minúsculas que interesaban a una sola ciudad o a un reducido distrito rural». Véase **Instituciones**, Salvat Editores, S.A., España, 1959, p.231.

⁹ Véase Cruz Barney, Oscar, **Notas sobre el curso y la guerra justa en Indias...**, pp.117-213

II. ANÁLISIS DEL PROYECTO

A principios del XVIII, para la expedición de una patente de corso ¹⁰, se debía dar cuenta al Rey por medio del Secretario del Despacho de Marina, y era el intendente el que, por instrucciones del monarca, otorgaba la patente. En agosto de 1739 se adicionó la O.C. de 1718 estableciéndose que los particulares que quisieran hacer el corso debían acudir ante el Ministro de Marina, quien le daba cuenta al Almirantazgo, quien a su vez remitía, si procedía, la patente de corso correspondiente. Éstas, según dicha adición, serían expedidas por el Almirante General ¹¹. Posteriormente, ya en 1762, se acudía también ante el Ministro de Marina, quien una vez satisfecho de los requisitos cumplidos, la pedía al Intendente del Departamento o al Secretario del Despacho de Marina del Rey. En la Nueva España era el Consejo de Indias, a través de su Junta de Guerra, quien tenía jurisdicción para conocer de los negocios y materias de la guerra ¹², y las apelaciones en los asuntos en los que conocía en primera instancia el capitán corsario se turnaban a la audiencia del distrito en donde se hallare de acuerdo con lo establecido por la O.C. de 1674,

¹⁰ La patente de corso era:

«un privilegio personal, temporal, oneroso, afirmativo y odioso; esto, en primer lugar, porque tanto el privilegio como la patente de corso eran otorgados por el rey gracias a las regalías de que éste gozaba; en segundo lugar, tanto la patente como el privilegio le otorgan al particular un derecho del que no gozan otros, y en tercer lugar, porque ambos son intransmisibles y temporales».

Véase Cruz Barney, Oscar, «Notas sobre el corso y la patente de corso: concepto y naturaleza jurídica», en **Revista de derecho privado**, Instituto de Investigaciones Jurídicas-UNAM, McGraw Hill, no. 16, enero-abril, México, 1995, p.15.

¹¹ Adición a la ordenanza de corso de 7 de noviembre de 1718, dada en San Ildefonso a treinta de agosto de 1739. Archivo General de Indias.

¹² Encinas, Diego de, **Cedulario indiano**, Ed. facsimilar de la única de 1596, Ed. Cultura Hispánica, Madrid, 1945. Véase Cap. II de las **Ordenanzas del Consejo Real de Indias de 1571; Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias**, en Madrid: Por Julián de Paredes, año de 1681, Ed. Facsimilar: Por Ediciones Cultura Hispánica, Madrid, 1973, Ley. LXXII-LXXXII. Tít. II. Lib. II (de aquí en adelante Rec. Ind.). Véase también Juan de Solórzano, **Política indiana**, Compañía Iberoamericana de publicaciones, Madrid, 1930, Lib. V, cap. XVIII, no. 4, p.284. A partir de 1717, por decreto de 20 de enero y 11 de septiembre, fue privativo del Secretario del Despacho Universal de Indias todo lo que mirase directa o indirectamente al manejo de la Real Hacienda, Guerra, Comercio y Navegación en cuanto al despacho de flotas y armadas. Véase Ayala, Manuel José de, **Notas a la Recopilación de Indias**. Transcripción de Juan Manzano Manzano, Ediciones de Cultura Hispánica, Madrid, 1946, Nota a la ley XXVIII, Lib. II, tít. II. Sobre el Consejo de Guerra puede verse a Francisco Antonio de Elizondo, **Práctica Universal Forense de los tribunales superiores de España, y de las Indias**. D. Joaquín Ibarra, Impresor, Madrid, 1779, ed. facsimilar del Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal, México, 1992, Tomo I, pp. 182-184.

artículo 6, especialmente dictada para Indias, y quienes tenían la facultad para conceder las patentes de corso eran los virreyes, capitanes generales y gobernadores ¹³, según fuera el caso. Las patentes iban siempre firmadas por el Rey. El Proyecto contemplaba además, que era obligación de los gobernadores el informarle a los de las otras provincias si es que los corsarios autorizados por ellos iban a entrar en aguas de su jurisdicción ¹⁴.

Los requisitos establecidos por el Proyecto para poder recibir una patente de corso serían los siguientes:

1. Manifestarle al virrey, capitán general o gobernador en cuya jurisdicción se haya de hacer el armamento:

- a) su buque,
- b) su artillería,
- c) las armas con las que cuenta,
- d) su tripulación.

2. Explicar la idea que tuviera para el desempeño de su función, quién es el sujeto encargado de mandar la embarcación y presentar una fianza ¹⁵ para asegurar su buena conducta.

El Proyecto coincide en sus requisitos con las demás ordenanzas expedidas en el siglo XVIII; la única diferencia reside en la necesidad de exponerle a la autoridad el plan concebido por el armador para la utilización de la patente.

¹³ Sobre las facultades de los virreyes, Solórzano señala que en Indias pueden hacer y despachar en las provincias de su gobierno, en aquellos casos en los que no se les hubiere específicamente exceptuado, «todo aquello que pudiera el Príncipe que los nombró se en ella se hallara presente, y que por esta razón su jurisdicción y potestad se ha de tener y juzgar más por ordinaria que por delegada», continúa más adelante diciendo que «así por sus poderes é instrucciones, como por costumbre antigua, pueden ordenar y disponer todo aquello que juzgaren convenir para la seguridad, quietud y buen gobierno de las Provincias a su cargo...». Finalmente señala que podrán los virreyes disponer expediciones militares para la guarda y defensa de sus provincias, para lo que se les da el título, aparte del de virreyes, de capitanes generales de tales provincias. **op.cit.**, Lib. V, cap. XIII, nos. 2, 4, 28 y 29.

¹⁴ Véanse los artículos 4, 5 y 18.

¹⁵ La fianza, de acuerdo con las ordenanzas del corso en el siglo XVIII, se fijaba generalmente en un máximo de sesenta mil reales de vellón, pero se podía moderar. Esto a partir de la adición de 1739 a la ordenanza de 1718.

La utilización de la patente de corso de ninguna manera estuvo exenta de vigilancia por parte de las autoridades. En todas las ordenanzas se señalan prohibiciones a los corsarios y el Proyecto no es la excepción. Sin embargo, debemos señalar que el Proyecto contiene prohibiciones propias que obedecen a la condición del comercio en América.

El Proyecto prohibía a los corsarios americanos hacer arribadas¹⁶ en las colonias extranjeras, además de toda correspondencia, trato o comercio con ellas directamente o con embarcaciones suyas, so pena de perder el corsario su embarcación y castigo hasta con la muerte al capitán y a los que con él cometieran el delito. Además, prohibía actuar fuera de los límites

¹⁶ Por arribada se entiende:

«La llegada ó arribo de una embarcación á algun puerto adonde no iba destinada, con objeto de refugiarse en él por mal temporal ú otro cualquier riesgo. Se reputa forzosa la arribada cuando se hace por justa causa, esto es, por falta de viveres, por temor fundado de enemigos ó piratas ó por cualquier accidente que inhabilite al buque para continuar su navegación...».

Véase Escriche, Joaquín, **Diccionario razonado de legislación civil, penal, comercial y forense**. Ed. y estudio introductorio por María del Refugio González, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, 1993. Las arribadas «forzosas» eran un método aparentemente usual para introducir mercancías a la Nueva España por parte de los buques evitando los puertos a donde iban destinados originalmente. Para prevenir tal situación existían ya las **Ordenanzas para remedio de los daños, e inconvenientes, que fe figen de los defcaminos, y arribadas malicofas de los navios que navegan a las Indias Occidentales** (consultamos fotocopia tomada de la edición hecha por la Viuda de Antonio Marín, Madrid, 1619. El original se puede consultar en el fondo reservado de la Biblioteca Nacional). En ellas se disponía que quienes arribaran maliciosamente o sin ocasión precisa, apartándose de las flotas sin licencia perderían los navíos y las mercaderías que llevaban en ellos más las penas corporales correspondientes, No. 2. Posteriormente, en la **Rec. Ind.** Lib. IX, tít. XXXVIII, Ley IV, se repetía lo dispuesto por la ordenanza citada, además de que se le dedica todo el título a las arribadas de los navíos. También las **Ordenanzas de la ilustre Universidad y Casa de Contratación de la M.N. y M.L. Villa de Bilbao** contienen disposiciones al respecto en el Cap. 18, No. 21 (utilizamos la edición impresa en la Oficina de la Viuda de D. Manuel Fernández, Madrid, 1769).

El 20 de enero de 1784 se dictó una real orden que suponía que:

«Para evitar el Comercio clandestino que hacen los Extranjeros en nuestros Puertos de América, donde entran de arribada con pretexto de contratiempos y necesidad de componer sus Buques; u faltando á las leyes de la Hospitalidad y al derecho de las Gentes introducen sus géneros á pesar de todas las precauciones que dicta la prudencia para estos casos: ha resuelto S.M. que á ninguna Embarcación particular extrangera se dé entrada en los Puertos de sus Dominios de Indias con pretexto alguno, incluso el de Hospitalidad, sin excepción de Bandera, y aunque alegue que se vá á pique... Los buques de guerra que fueren en comisión legítima, ó se hallaren en evidente necesidad, haciéndolo constar, podrán ser admitidos baxo las indispensables condiciones de allanarse á recibir la Guarda y Resguardo que se les debe poer á sus bordos...».

Véase Eusebio Bentura Beleña, **Recopilación sumaria de todos los autos acordados de la Real Audiencia y sala del crimen de esta N.E.** Por D. Felipe de Zuñiga y Ontiveros, México, 1787. Auto acordado el 20 de enero de 1784, primer foliaje, tomo II, Fol. 64. La **Real ordenanza para el establecimiento e instrucción de intendentes de ejército y provincia en el reino de la Nueva España** en su artículo 83 ordenaba que los Intendentes de la Real Hacienda, como autoridades concedentes de las patentes conocieran en los casos de arribadas.

territoriales señalados en las instrucciones que recibieran junto con la patente, salvo el caso de que estuvieran en guerra o persiguiendo a piratas o levantados, caso en el cual se les autorizaba ir a todas partes sin limitación. Prohibía también el que durante la travesía que hiciera el corsario hacia el lugar de su crucero o de regreso, detuviera embarcación alguna, sobre todo si la encontraba cerca de las colonias extranjeras ¹⁷. Prohibía específicamente al corsario el tratar de llegar a un convenio o rescate con el apresado ¹⁸.

Ahora bien, además de las prohibiciones impuestas a los corsarios, se les otorgaban una serie de incentivos tales como la posibilidad de que el armador hiciera leva ¹⁹. de la gente de mar y guerra que necesitare para el o los navíos que fuera a armar. Se les autorizaba a proveerse de las armas que les fueran necesarias de acuerdo con la embarcación y su tripulación, incluyendo pistolas, para su uso únicamente dentro de los navíos corsarios, y para ello se les dispensaba de las pragmáticas en contrario, dejándolas para lo demás en su fuerza y vigor ²⁰. Se prohibía alistar o recibir marineros o soldados que ya tuvieran plaza en otro buque. El Proyecto

¹⁷ Proyecto de 1754, art. 20, 21 22 y 32.

¹⁸ Proyecto de 1754, art. 44.

¹⁹ Por leva se entiende según el **Diccionario de la lengua** la:

«II 2. Recluta o enganche de gente para el servicio de un Estado. Decíase comúnmente de la reunión de ociosos y vagos, que solía hacerse por la justicia para destinarlos al servicio de mar y tierra».

²⁰ Son las pragmáticas de 27 de octubre de 1663, 10 de enero de 1682, 17 de julio de 1691, y posteriormente las de 4 de mayo de 1714 y 26 de abril de 1761. Véase Colón de Larriátegui, Félix, **Juzgados Militares de España y sus Indias**. 3a. edición en la Imprenta Real, Madrid, 1817, tomo I, pp.125-137. Pradilla Barnuevo menciona una pragmática anterior, del año de 1618, en la que se estableció que:

«... ninguno fea ofado a traer piftolete configo, ni á tenerle en fu cafa, y que fi los traxere, ó tirare con ellos en alguna pendencia, aunque no maten, ni hieran con ellos, incurran en pena de muerte, y perdimiento de fus bienes, y fean tenidos por aleufos; y elque le tuuire en fu cafa, aunque no fe le prueue auerle facado en alguna pendencia, por folo hallarfele incurra en pena de def-tierro del Reyno, y conficación de la mitad de fus bienes; y que la tercia parte de la pena pecuniaria fea para el denunciador, fin que en efto pueda auer ninguna remifion.

»Y los oficiales que los labraren, ó adereçaren, por folo hazerlo, y no manifftarlo, tienen pena de verguença publica, y feis años de galeras, y perdimiento de la mitad de fus bienes, de que fe dé la tercia parte al denunciador, y en la mifma pena incurren los mercaderes que los vendieren».

Consúltese a Francisco de la Pradilla Barnuevo, **Suma de todas las leyes penales, y deftos Reynos, de mucha vtilidad, y prouecho, no folo para los naturales dellos, pero para todos en general**, Adiciones por Francisco de la Barreda, difpuefto por Andrés de Carraquilla, por la viuda de Luis Sánchez, Madrid, 1628, fol. 120, cap. 19, no. 2.

Sobre la prohibición del paso de pistoletas a Indias, véase **Recopilación de las Indias**. Por Antonio de León Pinelo, ed. y estudio preliminar de Ismael Sánchez Bella. Escuela Libre de Derecho, Gobierno del Estado de Chiapas, Gobierno del Estado de Morelos, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, Universidad Cristóbal Colón, Universidad de Navarra, Universidad Panamericana, Miguel Ángel Porrúa, Librero-Editor, México, 1992, lib. IV, tit. VI, ley 17.

pretendía introducir una innovación a este respecto, ya que contemplaba que en Indias, para poder recibir a gente que ya tuviera su plaza en otro bajel siempre que no fuera de la armada o galeras²¹, debía elaborarse un convenio con su maestre o capitán²². Podía la autoridad obligar al armador para que aumentara o disminuyera el número de gente contratada y tuviera así la cantidad necesaria para el buque²³. Existió en el Proyecto de ordenanza de 1754 otra limitación y diferencia con respecto de las demás y es la de que no podía el armador recibir gente a sueldo, sino meramente participando de las ganancias obtenidas con las presas. Esto hubiera sido verdaderamente novedoso si hubiera entrado en vigor, aunque no sabemos cuál hubiera sido su recepción. Se le permitía disimular para el efecto de granjear para su buque cabos y oficiales, pero también debía interesarles en parte de las presas²⁴.

Disposiciones específicas sobre qué navíos pueden ser detenidos aparecen en el Proyecto de 1754, en la Ordenanza de Corso de 1762 y siguientes. La función de los corsarios americanos según el Proyecto de 1754 era, además de hostilizar a los enemigos en tiempos de guerra o represalias, servir de guardacostas para evitar el contrabando y comercio ilícito en las costas de islas y tierra firme de los dominios españoles en América²⁵. En

²¹ Sobre las Galeras en Indias véase el trabajo de Silvio Zavala «Galeras en el Nuevo Mundo», en **Memoria de El Colegio Nacional**. Editorial de El Colegio Nacional, Tomo VIII, No. 3, año de 1976, México, 1977.

²² Esta limitación a la libertad para contratar de los marineros tiene su origen en la adición 4 de la **Segunda Cédula Real de 1624 añadiendo nuevos capítulos a la ordenanza de corso de 1621, en la que se inserta la de 1623** y que establecía que la gente que se alistare para navegar en corso con un armador, y fuera socorrida por él, no podía mudar de embarcación con otro armador hasta haber realizado el viaje anteriormente pactado y cumplido con su contrato y cuentas. Éste iba a ser un incentivo especial para los corsarios americanos ya que se permitía, como ya se dijo, que previo convenio entre los capitanes o maestros, el individuo contratado cambiara de navío.

²³ A este respecto, las **Ordenanzas del Buen Gobierno de la Armada del Mar Océano** de 1633 establecían en su artículo 6 que:

«Los galcones y navíos propios míos, y de particulares, fe han de tripular y armar con diez y feis marineros por cada cien toneladas, y diez y ocho en las Capitanas, Almirantas, y Navios de docientas toneladas abaxo. Y fi pareciere a mi Capitan feneral, que pará algun cafo particular conviene reforçar de mas gente la Capitana, Almiranta, o otros baxels, lo difpondrá, procurando que no fea enflaqueciendo a los demas. La infanteria fe ha de repartir a razon de a veinte y feis foldados por cada cien toneladas, y de veinte y ocho en las Capitanas, y Almirantas y navios de docientas tonealdas abaxo, que es en conformidad de lo que tengo refuelto antes de agora».

²⁴ Arts. 14, 15, 16 y 17 del proyecto...

²⁵ Proyecto de 1754, prefación y art. 43. Sobre la función de guardacostas que desempeñaban los corsarios americanos véase López Cantos, Ángel, **Miguel Enríquez, Corsario borícuca del siglo XVIII**. Ediciones Puerto, Puerto Rico, 1994, p.148.

consecuencia, estaban facultados para dar caza a todas las embarcaciones que avistaren y para reconocer a las que alcanzaren, obligándolas a que, puestas al *payro* (entiéndase detenidas), enviaran a su capitán a bordo de la nave corsaria con los instrumentos regulares y fehacientes de su destino y carga²⁶. Esto para verificar que, en caso de estar comerciando, contaran con el permiso necesario del Rey de España, caso contrario se les tendría como contrabandistas²⁷. En tiempos de guerra o represalias les era lícito, según el Proyecto, reconocer a las embarcaciones en donde quiera que se encontraren y apresar a las de la potencia enemiga o sus vasallos. Si en las neutrales o aliadas encontraban armas, municiones, pertrechos de guerra o maderas para construcción marina e iban en dirección a colonia enemiga, las debían detener y dirigirse a los puertos del Rey español en donde dichos efectos eran confiscados para usarlos en la guerra, dejando libre a la embarcación con el resto de su carga²⁸. Podían detener también a las embarcaciones extranjeras que encontraren dirigiéndose a los puertos de Indias sin expreso permiso del Rey, así como aquéllas, también extranjeras, que encontraren ancladas en cualquier paraje de Indias²⁹.

La Corona española se preocupó por dejar claro cuál debería ser el procedimiento a seguir en cuanto a la repartición de las presas hechas por el corsario. El Proyecto de O.C. para Indias de 1754 contempla un procedimiento extraordinariamente detallado y con ciertas peculiaridades que lo diferencian de los demás, como es el establecimiento de un tribunal colegiado para el conocimiento de presas. Cabe señalar que, si bien es cierto que no tuvo vigencia, como mencionamos anteriormente, muchos de sus artículos se vieron incorporados posteriormente en las ordenanzas de 1762 y siguientes. Los pasos previos a seguir por el corsario, la integración del tribunal y el procedimiento, según el Proyecto, debían haber sido como sigue: primeramente, si el corsario tenía prudentes sospechas³⁰ de que la

²⁶ *Ibidem*, art. 23. Sobre los papeles necesarios para la navegación resulta por demás interesante e ilustrativo el trabajo de Díaz Melián, Mafalda Victoria, «Estudio sobre contratos relativos a la navegación por Pedro Melgarejo Manrique de Lara», en **IX Congreso del Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano**, Actas y Estudios. Ed. de la Universidad Complutense, Madrid, 1991, Tomo II, pp.227-237.

²⁷ *Ibidem*, art. 1.

²⁸ *Ibidem*, art. 43.

²⁹ *Ibidem*, arts. 37 y 34 respectivamente.

³⁰ A partir de la lectura de los diarios de navegación, declaraciones del equipaje, el paraje en donde fue encontrada la nave, su carga, los pasajeros o tripulación, la falta de los documentos necesarios para la navegación u otros indicios.

embarcación en cuestión se dirigía a hacer el comercio en las costas americanas o que ya lo había hecho, debía detenerla para conducirla a puerto para su examen ³¹. En tal caso podía el apresador determinar a su parecer hacia dónde dirigirse, ya sea al lugar donde iba dirigida la embarcación detenida, a las costas de la provincia en donde la detuvo o a las de su armamento ³².

Una vez detenida la embarcación, el capitán corsario debía asegurar todos los papeles y pedirlos al capitán, piloto y sobrecargo, en cuya presencia debía tomar nota exacta de todos los documentos y depositarlos en una caja que quedaba en su poder. La llave de la caja debía entregarse al apresado, expresando el contenido y su responsabilidad sobre el mismo. Esto debido a que los papeles hallados en la embarcación eran los que, ya en el proceso, servían para justificar la detención. Por ello se intimaba al capitán apresado a que los presentara todos, cuya entrega se hacía en presencia del escribano que, para tal efecto y otros, llevaba a bordo el corsario. El ocultamiento de documentos por el apresado se consideraba argumento eficaz para probar su ánimo fraudulento ³³.

Mientras se tomaba razón de los papeles, el oficial que pasara a bordo de la embarcación detenida debía cuidar que se recogieran todos los efectos que se encontraran sueltos sobre cubiertas, asegurarlos y formar un inventario que entregaría a su capitán. Debía cerrar, sellar las escotillas y cuidar que no fuera ocultada cosa alguna perteneciente a la carga, armamento y pertrechos del bajel y su tripulación ³⁴.

³¹ Proyecto, art. 25.

³² *Ibidem*, art. 45. El corsario podía, si lo deseaba, enviar suelta a la embarcación, siempre que en ella fuera su capitán, algunos de los oficiales, los documentos encontrados, copia del diario del mismo corsario, relación firmada de su mano sobre el paraje, modo y motivos por los que detuvo la embarcación y que el cabo a quien confíe su dirección sea un sujeto capaz de responder a cuanto fuere preciso para sentenciar en justicia la presa, art. 44. Las embarcaciones apresadas se podían enviar a puerto de dos maneras: la primera era remitirlas solas al mando de un cabo corsario o cabo de presa; la segunda era que el navío corsario las llevara «en conserva», es decir, junto con él.

³³ *Ibidem*, arts. 26-27.

³⁴ *Ibidem*, art. 29

Una vez que llegaba a puerto, el corsario o su cabo con la embarcación apresada (es decir, el *cabo de presa*), debía dar cuenta por escrito al gobernador de la nacionalidad de la embarcación, el lugar de su detención y una explicación sucinta de sus motivos y sospechas.

Según el Proyecto, tan pronto como el gobernador recibiera tal aviso, debía convocar a quienes estaban obligados a concurrir con él al Juzgado de Presas, dando las providencias conducentes a que nada de lo perteneciente a la embarcación saliere de su bordo y recibiendo, por inventario, todos los papeles hallados en el buque por el corsario. Acto seguido debía nombrar a un sujeto de su satisfacción para que acompañado de un escribano y del cabo de presa, capitán apresado u otro que eligiera, formara un inventario claro del cargamento de la embarcación y de todo cuanto en ella se encontrase ³⁵.

El proyecto establecía que los que debían acudir al Juzgado de Presas en calidad de jueces eran:

- el gobernador;
- los oficiales reales;
- el oficial de marina (en donde lo hubiere) con grado de Capitán de Fragata u otro superior, que tuviera mando de escuadra o navío;
- el ministro de marina con carácter de comisario de provincia u otro mayor ³⁶.

Se exigía la presencia de los dos últimos para dar mayor firmeza a la sentencia con su práctica y conocimiento en la materia. Para evitar toda competencia entre ellos, el Proyecto dispuso que el gobernador y los oficiales reales tenían el carácter de jueces naturales. Los de marina actuaban como agregados y con tal carácter firmaban la

³⁵ *Ibidem*, art. 46.

³⁶ Nótese que Colón de Larriátegui señala a este respecto que:

«los vasallos del Rey que con motivo de guerra armaren embarcaciones de corso están sujetos á la jurisdicción de marina, y á que por esta se les impongan las penas si contravinieren a lo prevenido en las ordenanzas de corso...».

Véase Colón de Larriátegui, Félix, **Juzgados Militares de España y sus Indias...**, tomo IV, pp.398 y 451.

sentencia después de los primeros. A la derecha del gobernador se debía sentar el oficial de marina y al lado de éste el ministro. A la izquierda del gobernador, los oficiales reales. Se establecía que no había voto de preferencia y los primeros en votar serían los representantes de la marina ³⁷. Las providencias particulares que se ofreciesen durante el juicio se firmarían por el gobernador, previo acuerdo con los demás jueces ³⁸.

Mientras se llevaba a cabo el inventario, los jueces debían iniciar el procedimiento que tenía el carácter de sumario y que, sin interrupción, debía seguir adelante hasta su última determinación procurando que no se excediera de dos semanas en la declaración de la suerte de la embarcación detenida. Concluido el inventario se debía cotejar la carga con los conocimientos de embarque presentados por el capitán apresado, para verificar que no hubiere habido arribada.

La causa se tenía que sustanciar en presencia de los mismos jueces, los cuales podían reunirse inclusive todos los días ³⁹.

Continúa el Proyecto estableciendo que quien daba inicio al procedimiento era el escribano de la causa, mismo que debía presentar los siguientes documentos:

- a) El aviso pasado al gobernador por el corsario a su entrada en el puerto.
- b) La convocatoria de la junta con expresión de los jueces que la componían.
- c) La diligencia de recoger los papeles.

³⁷ Además de los jueces señalados, según Bovadilla, el juez eclesiástico puede proceder contra corsarios «que andan robando por la mar, y contra los receptadores de ellos». Aparentemente, se confunde el término corsarios por piratas (véase la nota (n) que aparece en la obra citada). Véase Castillo de Bovadilla, **Política para corregidores, y señores de vasallos, en tiempo de paz, y de guerra, y para prelados en lo espiritual, y temporal...** en la Imprenta Real de la Gazeta, Madrid, 1775, tomo I, no. 58, p.610. Consideramos que se refiere fundamentalmente a los corsarios ingleses. En este sentido véase Archivo General de la Nación, **Corsarios francesas e ingleses en la Inquisición de la Nueva España. Siglo XVI**. Imprenta Universitaria, México, 1945.

³⁸ *Ibidem*, art. 47.

³⁹ *Ibidem*, art. 48.

d) El inventario del buque, pertrechos y mercancías; y sucesivamente los demás documentos del caso.

La primera diligencia de los jueces sería la de examinar los papeles. En primer lugar la patente o pasaporte en donde se contuviera la licencia o facultad otorgada por el soberano, superior o magistrado de la nación a que perteneciera, para armar en guerra, guerra y mercancía o mercancía únicamente⁴⁰ y para navegar y comerciar en qué mares y costas. Si tal documento faltaba, en el Proyecto se consideraba que era causa suficiente para declarar a la embarcación como de buena presa y castigar a su capitán y equipaje como a piratas si la nave estaba armada en guerra. La duplicación de patentes y su falsificación equivaldría a su falta. En segundo lugar se examinarían los documentos que sirvieran para probar la pertenencia del buque, la legitimidad de su capitán, su fletamento en general con expresión de la carga, sus pólizas o conocimientos de embarque y su destino. Se disponía que, de acuerdo con la práctica de las naciones, siempre que mediante un solo instrumento auténtico se desprendieran las circunstancias ya expuestas, se tendría al navío como suficientemente documentado⁴¹. Aquí el Proyecto adoptó la costumbre internacional como derecho aplicable a los corsarios.

Posteriormente, según el Proyecto, se pasaría al reconocimiento de los diarios y papeles de navegación hallados en la embarcación y los que el apresador por su parte hubiere presentado para verificar las circunstancias de tiempo, modo y lugar de la detención. La falta de estos documentos por parte del apresado únicamente sería considerada como prueba suficiente para declarar una buena presa, si las versiones de él y del apresador estaban sustancialmente discordes, ya que el único medio de prueba con que contaría el apresado en este aspecto serían los dichos diarios. Para prevenir tal situación, el corsario estaba obligado a levantar en el momento en que decidía detener la embarcación, un acta de justificación ante su escribano con las declaraciones de

⁴⁰ Por esto se entiende: corso, corso y comercio o comercio únicamente.

⁴¹ *Ibidem*, art. 51

su piloto y otros oficiales respecto al tiempo, lugar y causa de la detención. Debía procurar que el capitán detenido o alguno de sus pilotos u oficiales firmasen la justificación; de no lograrlo debía tomar las medidas conducentes a facilitar la prueba. También se debían revisar los demás papeles, que debían ser traducidos a lengua vulgar por medio de un intérprete, e insertarse en los autos. Estas revisiones de papeles únicamente se llevarían a cabo ante la falta de una prueba determinante de la causa. De existir dicha prueba se evitaba la revisión en cuestión por un principio de economía procesal⁴².

Después debía comparecer el capitán apresado, al que se le debía tomar su declaración e interrogarle sobre ella. Seguidamente se debía ejecutar lo mismo con el capitán corsario, y de acuerdo con ambas declaraciones se citarían a los testigos respectivos. Después se procedería a los careos y ratificaciones, pero siempre ante los mismos jueces (el Proyecto hace hincapié en este punto). Aparentemente era práctica común el cambio de jueces, por lo que se consideró necesario incluir esta disposición en el Proyecto. Las declaraciones no podrían nunca ser omitidas, por más claro que estuviera el caso. En cuanto a las pruebas, no se admitiría ninguna que no fuere relativa al caso y ceñida a la justificación competente.

Una vez desahogadas todas las pruebas los jueces debían discutir entre sí para:

«(...) disolver mutuamente sus dudas, y venir si fuere posible a un acuerdo, escribiendo en el Proceso aquellas especies y discursos que substancialmente puedan contribuir a la determinación y hacer visible su fundamento»⁴³.

Luego se procedería a la votación, en donde cada juez emitiría y firmaría el propio, mismo que sería agregado a los autos⁴⁴. El voto debía

⁴² *Ibidem*, arts. 52-55.

⁴³ *Ibidem*, art. 59. La exigencia de fundar la sentencia no debe extrañarnos, toda vez que no es sino hasta 1768 que se prohíbe su fundamentación. A este respecto remitimos al lector a la obra de Levaggi, Abelardo, «La fundamentación de las sentencias en el Derecho Indiano», en la **Revista de Historia del Derecho**, No. 6, Buenos Aires, 1978.

⁴⁴ *Ibidem*, arts. 57-59.

emitirse con entera imparcialidad y de acuerdo con la inteligencia, conciencia y honor de cada juez, ceñido a las disposiciones del Proyecto, las órdenes posteriores a ella, y, en casos no supuestos por ella, se debían tomar en cuenta los tratados y convenciones con otras potencias, para que de ninguna manera se decidiera en contra de lo pactado⁴⁵. Si antes de dictarse la sentencia existieran dudas sobre la interpretación del Proyecto, los tratados, las órdenes, etcétera, el auditor de guerra⁴⁶ u otro jurisconsulto acreditado podría ser consultado. Si las dudas versaban sobre navegación o cosas similares se podría llamar a peritos en la materia. Si las dudas eran sobre comercio, comerciantes reconocidos presentarían sus dictámenes firmados, mismos que serían agregados a los autos⁴⁷.

La sentencia debía ir firmada por todos los jueces, aunque hubieran tenido votos contrarios, caso en el cual cada disidente debía emitir su voto particular. Se debía notificar a las partes interesadas para que manifestaran su conformidad y si alguna de ellas no aceptaba el fallo, se le habían de dar un día o dos para que presentara su alegato, mismo que si se hallaba fundado, se otorgaba la revisión de la causa.

⁴⁵ Para que los tratados y convenciones no faltaren a los jueces, el gobernador y los oficiales reales debían cuidar ponerlos en legajos separadamente y conservarlos bajo su responsabilidad, mismos que debían entregar a sus sucesores bajo las mismas condiciones. *Ibidem*, art. 60.

⁴⁶ El auditor de guerra o marina era el asesor letrado que asistía al juez lego y le daba consejo en lo relativo a la administración de justicia. Conocía de las causas civiles del fuero militar en primera instancia y era el asesor del comandante o capitán general en las criminales. Escribano, Joaquín, *op. cit.*, Del oficio de asesor se decía que:

«... no es otro que según su juicio y legal prudencia, prestar consejo al que se lo pide, no haciendo en las causas personería alguna, porque no tiene interés, ni acción, ni es parte y carece de toda jurisdicción, porque ninguna tiene...».

Véase Corvallán M, Jorge, y Vicente Castillo F., **Derecho Procesal Indiano**. Memorias de Licenciados, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de Chile, Editorial Jurídica de Chile, Santiago, 1955, tomo II, vol. XX, p. 33. Véase También Josef de Ayala, Manuel, *op.cit.*, tomo I. Sobre los auditores, Félix Colón señala que:

«[el] empleo de auditor es muy preeminente y de gran consideración en el ejército, porque es la persona sobre quien descarga el Capitan general todos los negocios y casos de justicia que él propio había de juzgar y determinar, y ase puede decirse que tiene el egercicio de la jurisdiccion del Capitan feneral ó comandante en gefe de un ejército...».

Véase Colón de Larriátegui, Félix, **Juzgados militares de España y sus Indias...**, tomo II, no. 255, p. 223. Por su parte Pradilla señala ya desde el siglo XVII, que es el auditor general quien puede conocer de las causas de presas y botines. Véase Pradilla Barnuevo, Francisco de la, **Suma de todas las leyes penales, y de los Reynos, de mucha utilidad, y prouecho, no folo para los naturales dellos, pero para todos en general...**, fol. 129, no. 21.

⁴⁷ *Ibidem*, art. 65.

La apelación no se podría otorgar en casos plenamente probados como la falta de patente y de los documentos arriba mencionados además de las detenciones en circunstancias de violación a los tratados ⁴⁸. Si la apelación era respecto a la detención de navíos que se dirigían a Indias se debía aplicar mayor atención en las circunstancias en que se hubiese llevado a cabo. En el caso de los navíos extranjeros que hubiesen sido detenidos cuando estaban anclados en parajes de Indias, asunto que pertenece al tema de las arribadas, debía analizarse cuidadosamente si no se trató de un caso de urgencia. Se consideraba en el Proyecto que las únicas arribadas justificadas serían las ocurridas cerca de las costas inmediatas a las colonias o a las rutas de navegación permitidas. El argumento de que se hizo la arribada en virtud de una persecución pirata no se tomaría en cuenta salvo que efectivamente se tuvieran noticias de piratas en la zona.

Establecía el Proyecto que si se concedía la apelación, además del teniente del Rey, entraría como juez el auditor de guerra o el asesor del gobernador u otro letrado acreditado. Recibidas las pruebas ofrecidas por el apelante se debía hacer un nuevo examen de todo lo actuado y practicarse las diligencias necesarias para la nueva determinación. La nueva sentencia tenía el carácter de definitiva sin derecho a apelación. Sin embargo, los que se sintieran agraviados por ella, podrían recurrir al Rey en vía de súplica y queja fundada sobre los procedimientos de los jueces a fin de que el Monarca mandara revisar y determinar la causa en el Consejo de Indias. Para tal efecto se le debería entregar al apelante testimonio íntegro de los autos, sin que por esa razón se suspendiera la ejecución de lo decidido.

Según el Proyecto, todos los procesos formados en América sobre presas hechas a piratas, enemigos o contrabandistas, se debían enviar en originales al Rey, y los oficiales reales conservar copia de ellos. También los jueces podrían consultarle al Rey las dudas que tuvieran en casos especialmente difíciles, siempre y cuando la cuantía de la causa lo ameritase, dado el retraso que ello significaba y en caso de

⁴⁸ Como la detención en parajes sospechosos con un cargamento de frutos que sólo se producían en Indias, la aprensión en actual comercio, o la navegación dirigida a sus costas. *Ibidem*, art. 62.

que no se justificara, se les hacían los cargos correspondientes. Mientras tanto, se debían tomar todas las medidas para mantener a la embarcación en su mismo estado. Para tal efecto si era necesario se podían desembarcar las mercancías y depositar en manos de un sujeto abonado con la noticia y asistencia del apresador y del apresado. Si hubiera riesgo de pérdida de los géneros, éstos se venderían en almoneda pública y el producto de la venta se depositaría en las cajas reales o en un sujeto de confianza ⁴⁹.

Una vez determinada la causa de presas se debía proceder inmediatamente a la ejecución de la sentencia y si ésta ordenaba poner en libertad a la embarcación detenida, se le debía dar desde luego posesión de ella a su capitán y tripulación, con la entera restitución de los documentos y efectos de ella ⁵⁰. Si además resultaba que la detención había sido infundada, el apresador debía pagarle al apresado todos los gastos

⁴⁹ *Ibidem*, arts. 66-71.

⁵⁰ Elizondo, Francisco Antonio de, en su **Páctica Universal Forense de los tribunales de España y de las Indias...**, tomo II, pp.221-222, transcribe el siguiente pedimento para la restitución de una presa:

«F. en nombre de N. Capitan de tal Nao, de quien presento Poder en debida forma, ante Vm. como mas haya lugar en Derecho, pongo demanda á siglo Patron de Xabeque corsario llamado F. y digo, que viniendo mi Parte navegando desde tal Puerto á aquel, ó el otro, le avistó el insinuado siglo y vino siguiéndole, y atacándole de mar afuera, desde tal dia hasta qual, en que baxo el alcance del cañon de aquellos, ó los otros dominios neutrales á S.M. logró apresarle, y conducirle á este Puerto, donde se halla, suponiendo no haberse aprehendido del modo que se aprehendió: mediante lo qual,

A Vm. pido, y suplico, que habiendo por presentado el Poder, y admitida esta demanda, se sirva declarar por ilegítima aquella presa; y á su consecuencia condenar al insinuado siglo á que la restituya á mi Parte, con los daños, y menoscabos, que se le han ocasionado: Pido justicia, costas, juro, &c».

Recordemos que el apresamiento de un navío bajo el tiro del cañón de un puerto neutral se consideraba como de pala presa. Sobre la teoría de la soberanía sobre la distancia comprendida por el tiro de cañón, véase Velázquez Alvarez, Sonia, **La Doctrina de Abreu Bertodano y su relación con los límites del mar**. Tesis profesional, UNAM, México, 1957. En 1797 se estableció mediante la **Real Cédula de 14 de junio de 1797, en que se prescriben las reglas para evitar en las causas de presas las dudas de que pueden resultar perjuicios á los interesados y desavenencias con las demás Cortes**, que si las presas se habían dentro de la distancia de dos millas de las costas españolas, debían ser juzgadas por los tribunales de los gobernadores y comandantes de los puertos. Si la detención se hacía fuera de este límite, la presa se debía juzgar por el tribunal del apresado. Entendemos que esto estuvo vigente desde la fecha de su expedición hasta el momento en que se dictó la nueva ordenanza de curso de 1801, que volvió al sistema original. Ver Archivo General de la Nación, **Reales Cédulas**, Vol. 167, Exp. 149, F.2. arts. 2 y 4.

y daños ocasionados⁵¹. Si la embarcación se declaraba de buena presa, se procedería a la aplicación de su propiedad al apresador. Como podemos observar, el Proyecto de 1754 pretendía respetar en todo momento los tratados internacionales e incorporarlos como norma supletoria a la ordenanza.

La propiedad de los bienes apresados fue motivo de preocupación por parte de juristas y autoridades por las consecuencias que significaría el permitirle a los corsarios la libre apropiación de los bienes apresados. El Proyecto señalaba que las represas hechas por los corsarios de embarcaciones que pertenecieran a vasallos del Rey, aliados o neutrales y que hubieren sido apresadas por piratas, levantados o enemigos de la corona se debían terminar de acuerdo con lo dispuesto por las ordenanzas de la armada naval en su título de presas, con la salvedad de que, si se encontrase que efectivamente se estaban dedicando al contrabando o comercio prohibido se considerasen buena presa, sin importar a quién pertenecieran, ni a tiempo, lugar o circunstancias en que se llevó a cabo la represa. Claramente el Proyecto busca, a como dé lugar, erradicar el contrabando y por ello pretendió implantar semejante castigo a los nacionales, aliados o neutrales que estuviesen actuando como contrabandistas.

Señalaba también que si se estableciera que la embarcación era pirata, se debía condenar a su capitán y toda su tripulación a la pena de horca, salvo aquellas personas que justificaren haber tomado parte en la misión pirata sin saber lo que hacían o haber sido obligados violentamente a ello⁵². En cuanto a la repartición de los bienes apresados y declarados como de buena presa, el Proyecto pretendía establecer un procedimiento bastante detallado para la venta y posterior repartición de la presa. Se permitía que los armadores determinaran la venta del buque, su aparejo pendiente y de repuesto, armas, municiones, víveres, utensilios y en general todo aquello que no fuera carga o géneros, como y donde ellos quisieran. Si los armadores y

⁵¹ *Ibidem*, art. 72.

⁵² *Ibidem*, arts. 82-83.

tripulación no se ponían de acuerdo, debían acudir ante el gobernador, el cual inmediatamente debía mandar valuar todo aquello y en primer lugar pagar a la tripulación según lo convenido por éstos con el armador si es que deseaban quedarse con la embarcación y si no, se debía vender en almoneda pública. De la venta debían cubrirse, en primer lugar, los gastos del proceso, almacenes, almoneda, desembarco y demás erogaciones precisas mediante una tasación sujeta a arancel y a la costumbre del lugar. Posteriormente se debían descontar los derechos correspondientes a la real hacienda de la manera siguiente: si el producto no excedía en su valor a los 100 pesos se consideraba exento de toda contribución; si sobrepasaba tal valor, se debía descontar un 5% del total siempre que no pasara de 300 pesos. De 300 a 500 pesos se debía descontar un 10%, de 500 a 750 un 15% y de 750 en adelante un 20% la quinta parte de todo el producto. Disponía además que una vez hecho el pago señalado, todos los géneros quedaban relevados del pago de los derechos, impuestos y cargos a que por ley o costumbre normalmente estarían sujetos por introducirse y venderse en los puertos de Indias⁵³. De esta tasación quedaba libre el buque con todo lo necesario para su servicio. Posteriormente se les entregaba a los armadores el producto de la presa para que pagaran a sus acreedores, de lo cual tenían que presentar un testimonio ante la autoridad, la que a falta del cual y a petición de la parte interesada, podía obligarles a pagar.

Disponía también que si al apresamiento concurrían varios corsarios que no tenían formada una compañía entre ellos y no se ponían de acuerdo en la repartición, se les obligaría a que se comprometieran en un juicio arbitral «de personas inteligentes imparciales» electas por los mismos interesados y con base en su decisión, una vez autorizada por el juzgado de presa, se haría la repartición⁵⁴. Finalmente el Proyecto

⁵³ Sobre los diversos impuestos establecidos al tráfico de mercancía y a las rentas procedentes de los derechos de regalía véase a Ana Ma. Barrero García, «El régimen contributivo indiano en los siglos XVI y XVII (aproximación a su estudio)», en **Memoria del X Congreso del Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano**. Escuela Libre de Derecho, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, México, 1995, pp.114-122.

⁵⁴ *Ibidem*, arts. 74, 77, 78 y 79.

señalaba que todos los géneros parte de la presa encontrados a bordo del navío apresador se decomisarían sin admitirle al corsario disculpa alguna ⁵⁵.

En cuanto a la enajenación de los bienes, el Proyecto únicamente se refiere a que en la almoneda a la que ya hicimos referencia, debía asistir uno de los oficiales reales con la finalidad de autorizarla y vigilar la toma de razón de lo que fuera produciendo la venta. El oficial real no podía intervenir en la actuación de los interesados. Si en la primera sesión de la almoneda no se despachaban todos los géneros, se debían celebrar tantas como fuesen necesarias para su venta. Se podía también suspender la venta a petición de los vendedores para una mejor oportunidad. No se permitía la venta fuera de almoneda o su repartición en géneros ⁵⁶.

El Proyecto responsabilizaba a los corsarios por los daños que causaren a las embarcaciones durante su detención y examen. Para el caso de que el corsario intentare extorsionar de algún modo a los detenidos, el Proyecto disponía se aplicara a los corsarios un castigo ejemplar y si se trataba de un asunto demasiado grave, el capitán corsario debía ser remitido preso a España junto con el testimonio elaborado especialmente para tal situación. Además, señalaba a los armadores y corsarios como responsables del cumplimiento de las instrucciones recibidas con la patente ⁵⁷.

No únicamente se establecieron prohibiciones y castigos para los corsarios, sino que además se quiso evitar el mal manejo por parte de las autoridades. El Proyecto prohibía a los gobernadores y oficiales reales que, ni al tiempo de despachar al corsario, a su regreso y desarme, ni al de la venta y almoneda de los bienes conducidos al puerto, le exigieran o permitieran exigir la menor cosa con título de derecho, regalía, premio u otro pretexto. Se establecía como pena la pérdida de sus intereses, una multa proporcionada y el incurrir en el desagrado del Rey ⁵⁸.

⁵⁵ *Ibidem*, art. 80.

⁵⁶ *Ibidem*, arts. 76 y 77.

⁵⁷ *Ibidem*, arts. 9, 20 y 32.

⁵⁸ *Ibidem*, art. 19.

También el trato dado a los prisioneros se contempló por la legislación reguladora del corso. El Proyecto siguió la línea establecida en las demás ordenanzas y obligaba a los corsarios a proporcionar un buen trato a los miembros de las tripulaciones detenidas, inclusive si eran piratas o levantados. Si se comprobaba que la embarcación detenida era pirata, se debía condenar al capitán y a su tripulación a la horca ⁵⁹.

Finalmente debemos hacer notar que en lo económico, el corso fue el medio al que recurrió la Corona española para combatir el contrabando y defender al comercio español en América de los ataques de las potencias extranjeras y que fue, dentro de la política española, un medio de participación directa de los particulares en la defensa de los intereses estatales, en este sentido, similar a la capitulación, figura utilizada durante el proceso de descubrimiento, conquista y colonización de América en donde predominó el esfuerzo privado sobre el oficial.

El corso es el reflejo de las condiciones y necesidades políticas, militares, económicas y sociales de la época, de ahí su desaparición posterior. El corso americano es también reflejo de la posición de la Corona española respecto de sus territorios americanos, de sus relaciones con las demás potencias y de su constante preocupación por mantener el control de un mar que consideraba su patrimonio exclusivo. El contemplar dentro de las ordenanzas el respeto por el mar territorial y el principio de reciprocidad son una muestra de la disposición de la Corona española por mantener al corso dentro de los cauces legales.

El impulso del corso español en América fue una pieza clave para mantener el equilibrio de fuerzas con las otras dos potencias: Francia e Inglaterra, especialmente con la segunda, empeñada en penetrar los dominios españoles y establecer su primacía en las rutas comerciales. Es dentro de realidad española donde debemos situar el documento que ahora presentamos.

⁵⁹ *Ibidem*, arts. 32 y 83.

III. TEXTO ⁶⁰

El manuscrito del Proyecto de O.C. de 1754 que toma como base la O.C. de 1674 y el de la minuta de la junta que se encargó de su elaboración, lo consultamos en microfilms proporcionados por la Directora del Archivo General de Simancas en Valladolid, España, Doña María Teresa Triguero y el subdirector Sr. José Luis Rodríguez de Diego a quienes hago constar mi agradecimiento. Se encuentra bajo el legajo 6799, fol. 199. La nota de la Junta se encuentra en el mismo legajo, fol. 198.

«Madrid y Abril 29 De 1754

Acordada en 29 De otro

La Junta establecida en la Posada De D^o. Sebastián de Eslava.

Satisfaciendo a las Reales ordenes De VM. Comunicadas por el Marq de la Ensenada en papeles de 6 y 9 De Marzo del año proximo pasado, para sus R^s. manos la minuta de Ordenanza de Corso q^e. VM le mando formar, y con este motivo expone los motivos que la han asistido para Reglar algunos de sus Articulos en los terminos que se podra notar y las providencias que se pueden dar para afianzar el logro de un asunto tan importante.

Dn. Sevastian de Eslava, el Marques de la Regalia

Dn. Manuel Pablo De Salcedo.

Dn. Joachin De Aguirre.

Señor

Satisfaciendo la Junta a la Real Orde de SM. Comunicada por el Marques dela Ensenada en papel de 6 de Marzo del año proximo pasado, ha buuelto ha Examinar los puntos que en su antecedente Consulta de 19 de enero del mismo año hizo presentes a VM para

⁶⁰ Para la transcripción del texto respetamos tanto la ortografía como la redacción originales.

arreglar la Ordenanza de Corso, y ajustandose á lo que SM. vehía servido prevenirla ha formado la minuta de ella para que con esta Consulta a sus Reales manos, usando De la facultad que la ha Concedido para decidir en ella las dudas contenidas en la citada Consulta, Ciñiendo la Ordenanza a prescribir los casos y parages en que pueden los Corsarios Españoles detener, Reconocer, y Conducir a los Puertos de su destino las Embarcaciones de los Amigos y Aliados que encontraren en parages Sospechosos, ajustandose en esto a los precisos terminos de los Tratados hechos en Munster con Holandeses en 1648, y en Madrid con los Yngleses en 1670, de cuyo beneficio no puede excluirse a los Franceses, sin embargo de no haber sido Confirmados por Tratado alguno las usurpaciones, y adjudicaciones que han hecho en tiempo de Paz y de Guerra en las Yndias Occidentales, aun por el derecho de participacion que les está acordado en el Tratado de Pirineos de 1659, como porque en las Presas que se han hecho a los de esta Nacion, se ha seguido la misma practica que con las hechas á Yngleses, y Holandeses.

Como todas las Reglas que se prescriben en la Ordenanza van conformes a los citados Tratados ha parecido preciso prohibir el que los Corsarios particulares detengan ni visiten las Embarcaciones extrangeras fuera de los Mares de America, esto es de sus desembocaderos para el mar grande, ni dentro de los limites de su recta navegacion, como con abuso lo han hecho hasta ahora fundadas en la vehemente presuncion de que retornan a Europa frutos que solo se producen en los Dominios de VM. por lo que para llevar sus Colonias los Suficientes aun para su pequeño numero de Bageles.

Las disputas que se han subscitado entre esta Corona y los Yngleses y Holandeses en estos ultimos años, y que dieron Causa a la Guerra que se terminó por el Tratado de Aquisgran en 1748 tubieron por objeto el que debía ser libre, y no interrumpida la navegacion de los Bageles de ambas Naciones yendo y bolviendo de sus Colonias, entendiéndose por libre navegacion qualquier rumbo, o derrota que

siguiesen para ello, no pudiendo ser detenidos, ni apresados, sino quando fuesen encontrados en los Puertos, ó Costas De aquellos Dominios sin urgente necesidad; y que tampoco podran en caso alguno ver los mismos Bageles detenidos, ni visitados en altamar por nuestros Corsarios ni por Consiguiente Confiscarles aunque en ellos encontraren Metales y frutos que solo los producen los Dominios De VM. en Yndias.

Como estos dos Articulos quedaron en decision en el citado Tratado De Aquisgran continuando los Corsarios Españoles en su antigua practica de detener y apresar las Embarcaciones Extranjeras quese encontraban con frutos ó Metales De aquellos Dominios en qualquier parage que fuere por suponer que havian hecho el Comercio ilicito en nuestras Costas, renacieron las quejas y oficios De ambas Naciones, reputando por Pirateria y depredacion loque executaban los Corsarios, y para ocurrir a estos inconvenientes y que se guardase Justicia se sirvio VM mandar á esta Junta que formare la Ynstruccion Correspondiente.

Hasta que las Naciones Extranjeras tomaron pie en nuestras Yndias y por los Tratados de 648 con Holandeses, 667 y 670 con Yngleses seles Confirmaron las Plantaciones y Colonias que havian fundado en ellas eran tratados como Piratas y Levantados todos los Bageles quese encontraban en aquellos Mares desde el Meridiano De Canarias en adelante Confiscandolas y imponiendo lapeba Correspondiente asus oficiales, y tripulaciones; pero como despues de estos Tratados adquirieron derecho para navegar asus Colonias con Calidad deno Comerciar, ni Navegar alas Costas y Dominios De VM, les quedo por Consiguiente libre su navegacion no solo en altaMar, sino es tambien dentro Del Mar delas Yndias Occidentales, siempre que sin urgente necesidad no la variaren desviandose dela derrota regular para ir y bolver desus Colonias y con este concepto se vé que en el referido Tratado de 1670 con Yngleses, solo seles prohibio el Comercio y navegacion á nuestras Costas, permitiendoles entrar en nuestros Puertos quando fueren impelidas se algun peligro De Mar, o De otra nesidad urgente.

Haciendose Cargo el Consejo De Yndias Delas reclamaciones continuas que por medio desus embaxadores hicieron en esta Corte los Yngleses, y Holandeses enla de 737 y 738, sobre su Consulta de 7 de enero Del citado año de 738 se sirvio el Rey nuestro Señor Padre De VM(que esta en gloria) declarar „Que „todas la veses que las Embarcaciones Extranjeras se hallaren „dadas fondo, o Navegando en rumbos sospechosos deben ser „aprehendidas, porque en qualquiera De estos casos se hallan „por el mismo hecho Contravenidos los Capítulos De Pazes „queles prohíbe de ir a Comerciar y Navegar a los Puertos, „Costas, y Lugares de mis Dominios, como el que siempre que „con hallarlas en rumbo sospechoso Concurra la circunstancia „De encontrarse en ellas frutos que solo los produzcan los „misimos Dominios míos que no hayan sido Cargados en los „suyos, como pueden los De la Nación Británica por el Asiento „de Negros que subsiste con esta Corona, habrá justo motivo de „Conducirlas al Puerto, y declararlas por de buenas Presas; pero „que en el caso De hallarse en los sobredichos parages „Compelidas de tempestad, u otro accidente sin las „circunstancias referidas, y que se verifique por el derrotero, „Carta De Mar, declaración Conforme del equipage, y los demas „regulares medios que puede haver para venir en Conocimiento „de hallarse en aquel parage (por su naturaleza sospechoso) sin „malicia, y precisada De temporal deberan ser entonces puestas „en libertad dandoles el favor y auxilio q̄. nesitaren Conforme „á lo que para estos casos previenen los Tratados De Pazes.

Conformandose la Junta con la citada resolución como que esta fundada sobre lo literal de los Tratados, cuya observancia es tan De Justicia, há ajustado á ella la Ordenanza, y teniendo presente que en por la citada Real Resolución se Exceptuaron de la Confiscación las Embarcaciones de la Nación Ynglesa que Condujeran frutos que solo se producen en los Dominios De VM. por estar asu Cargo entonces el Asiento de Negros, es Congruente que deban gozar de la misma libertad los Bageles De qualquiera Nación que se encargen De este i otro Asiento para aquellas Partes, y siendo tan ordinarias, y frecuentes en nuestros

Puertos De Yndias la necesidad De recurrir alas Colonias Extranjeras circunvesinas para proveerse de Pertrechos, Viveres, y Municiones, y no menos frecuente el arriivar a sus Puertos nuestras Esquadras, y Bageles sueltos obligados de tempestad, desarbolo, y De otros inevitables accidentes Del Mar; resulta que el hallarse al bordo de los Bageles de las Naciones frutos y Metales que solo producen los Dominios De VM. en America, no puede haser prueba, ni aun indicio De haverlos Comerciado ilitamente, ni por Consiguiente ser esto solamente bastante causa para detenerlos, ni visitarlos, porq^o. debiendo sacar De nuestros Puertos los que se encargaren de la yntroduccion De Negros en oro, plata y frutos el precio desu venta, y llevarles alos suios estas mismas especies los nuestros que recurrieren á tomar sus pertrechos, viveres, y Municiones, pagando también con ellas los Bageles que arriivaren á ellos por Causa de nesesidad todo lo preciso para repararse, y seguirsu viage, parece impracticable el evitar absolutamente en aquellas partes la Comunicacion Delos Extranjeros conlos Vasallos De VM. y de estos con aquellos como VM. desea, y se previno á esta Junta por el Marques Dela Ensenada en otro papel de 9 del mismo mes De Marzo del citado año: Y aunque si por exemplo se encargare dela introduccion de Negros la Nacion Francesa podria pensarse que solo los Bageles De esta Nacion gozaren Dela libertad De Conducir por el Cambio de ellos los frutos de nuestros Dominios, subsiste todavia el otro extremo apuntado sobre arriivadas, necesidad desus pertrechos, Municiones, y viveres, y la dificultad De distinguir, y apurar los que fueron habidos por uno ú otro termino que es invencible despues que hazen entre sí Comercio reciproco en aquellas partes los Franceses, Yngleses, Holandeses y Dinamarqueses, Conduciendose de unas Colonias á otras lo que respectivam.^{te} nesesitan, y mucho mas dificil si estando en Guerra con esta Corona alguna de las expresadas Naciones mantubiere conlas demas Alianza, y amistad, en cuyo caso nose podra por nuestra parte impedirles el Comercio que entre si hicieren de todo lo que no sea Contravando Militar; y finalmente en este supuesto los Tratados que subsisten conlas Naciones expresadas, y la necesidad De servirnos De ellas para los fines que se han mencionado,

viene a quedar reducida en la situacion presente la prohibicion de Comercio con Extrangeros dispuesta por las Leyes al que se hiciere ilicita y fraudulentamente con ellos por los Vasallos De VM que deberan sufrir irremisiblemente las penas impuestas por ellas.

En los casos en que segun el Artículo 68 De la ordenanza se permite a las partes que se sintieren agraviadas el recurso a VM, para que sean Oydas en el Consejo De Yndias (que es Tribunal que todas las Naciones reconocen por Supremo para este genero de Causas) estima la Junta por preciso el que por una orden reservada se prevenga al mismo Consejo que quando se vean estos negocios en una Sala De Justicia, y consista la duda en el parage, rumbo, vientos y estado de las Embarcaciones apresadas sobre cuyos casos esten discordes los Jueces y peritos De los Puertos De donde vinieron los Procesos, o ygan por via De Ynstruccion a los Ministros y personas De la profesion Nautica mas graduados que se hallaren en la Corte manifestandoles reservadamente, para que con acierto formen su Juicio, todos los documentos y dictámenes que produjeran la duda y que no habiendo en la ocasion estos sugetos en Madrid, se practique lo mismo con los que hubiese en Cadiz, por medio del Presidente de la Casa, ó Yntendente general de Marina y que resolviendo en esta forma el recurso, y con la mas posible brevedad prefiriendole á otros negocios, para evitar el que las Naciones se quejen de la retardacion, se ponga en execucion lo que se determinare, librando p.^{ra} ello los Despachos Correspondientes.

En los artículos 60 y 64 de la Ordenanza se expresa que por los Ministros De los Puertos se deben tener presente para la determinacion de las Causas De Presas los Tratados, y Convenciones que se han hecho é hicieron con las Naciones establecidas en aquellas Partes, para cuyo efecto estima la Junta por preciso el que se impriman los exemplares que parezcan convenientes De los Artículos q.^o tratan De la Navegacion á ellas de los Holandeses é Yngleses en los Tratados De Munster y Madrid en 1648 y 1667, y todos los Artículos del de 1670 con Yngleses, formando De todo ello un quaderno en que se ponga por Cabeza la Citada Ordenanza.

Si vista por VM esta Consulta y la minuta Dela Ordenanza quela acompaña merecieren su R.^l aprobacion, no tendran los Ministros quela componen que aspirar á otra Satisfaccion: ellos protextan a los pies de VM con el mas profundo respecto q.^e no han tenido otro objecto que Convinar la tranquilidad entre VM y las Potencias extrangeras con los derechos de la Corona que tan dignamente lleva VM sobre su Cabeza: La Calamidad y angustia en que puso a esta Monarchia la Guerra de caso todo el siglo pasado, la obligo a reconocer a los Holandeses e Yngleses los Dominios que durante ella havian adquirido en la America, y por Consiguiente a franquearles la libre Navegacion á ellos con las cautelas quese expresan en los referidos Tratados De Munster y Madrid, cuya observancia reclaman, y no seles puede negar sin entrar en nuevos empeños, y los que sobrevinieron a la misma Monarchia en el presente siglo con la necesidad De preservar aquellos Dominios De nuevos insultos, y usurpaciones, la ha reducido a los terminos De recurrir a su auxilio en los casos que van expresados en esta Consulta, porque las repetidas turbaciones en Europa, y necesidad de mantener los Dominios de acá no han permitido mantener en aquellos Puertos los repuestos precisos para habilitar los Bageles, ni reglar el Abasto De Viveres nesario para proveher integramente las Poblaciones Maritimas no obstante los arbitrios quese han tomado para asistir las desde aca con los Caldos y de Nueva España con las Arinas, pues por lo que toca al bestiarío estan todas aquellas Provincias sobrada y oportunamente abastecidas.

VM. resolvera sobre todo lo que fuere mas desu Real agrado Madrid y Abril 29 de 1754».

EL REY

«Para evitar en lo venidero las dudas que hasta haora se han subcitado en la practica de las ordenes repetidas veces comunicadas; para perseguir, y aprehender las embarcaciones, que se emplean en el Contrabando, y Comercio ilícito en las Costas de yslas y tierra firme de mis dominios de America, siendo mi Real animo que en los medios que se apliquen al logro de tan importante fin, no se exceda

de aquellos que fueren regulares, para que sin extorsion, agravio ó fundamento de quexa se aseguren las citadas Costas, y atienda al fomento y mayor ventaja del Comercio legitimo y natural que en ellas se egecuta: He venido en declarar y ordenar lo siguiente.

1.º Qualquier Comercio que se egecute en America, sin especial permiso mio, y fuera de las Reglas de la practica comun que le legitiman; scrà tenido por fraudulento, y de Contrabando; y las embarcaciones, que en èl se emplearen seràn confiscadas con toda su carga, siguiendo la practica imvariablemente òbservada desde que aquellos dominios hacen parte de los de mi Corona.

2.º Como todas las Potencias de Europa reconocen por incontextable este derecho privativo de mi Corona, autorizado por los tratados y convenios reciprocos: Toda Patente que no fuere expedida por mì para Comerciar en mis dominios de America se tendrà por de ningun valor ni efecto; y la embarcacion que sin ella se dirigiere al Comercio serà apresada por mis Vageles de Guerra por los Gobernadores de los Puertos a que se condugere ó por otro qualquier Vasallo mio, á quien concedo facultad de detenerla y denunciarla.

3.º En consecuencia de esto no se admitirá en los Puertos, Habras, Rias ó Playas de America Embarcacion alguna de qualquier Nacion que sea que se presentare con el fin de Comerciar, sin la indispensable circunstancia de mi permiso incurriendo los que la admitieren, toleraren, ó trataren con ella, en las penas establecidas por las Leyes fundamentales de aquellos Reynos.

4.º Considerando no ser facil preservar los Puertos y Costas de aquellos Dominios de los tratantes en ilicito Comercio por medio apremiante [?] de los Vageles de mi Armada Real: Doy facultad a los Virreyes, Capitanes generales, y Gobernadores de aquellas Provincias Maritimas para que concedan licencias de armar en Corso, contra Piratas, levantados Contravandistas naturales ó extranjeros y enemigos de mi Corona, á los particulares Vasallos mios que la desearen, observando con ello las Rglas Sig.^{tes}.

5.º Qualquier vasallo mio q.º quiera armar en Corso en America, recurrirá al Virrey, Capitan general ó Gobernador en cuya jurisdiccion intentare hacer el armamento, con manifestacion de la embarcación que se haya de armar; su Buque, Artilleria, Armas, tripulacion & explicando la idea que tenga formada, el sugeto destinado a mandar la embarcacion, las fianzas que preentareen seguridad de su buena Conducta, y de cumplimiento de las instrucciones que se le dieren.

6.º Examinará el Governador con muy particular atencion, todas estas circunstancias, á fin de que la falta de ellas en lugar de la utilidad que se solicita, no produzca perjuicios y motivos de quexa, cuyas resultas puean interesar el Estado: Se enterará en primer lugar de la idea formada por el Armador en su proyectado Corso y los parages en que intenta hacerle, para venir en conocimiento de la utilidad que probablemente pueda resultar, y asegurarse de que no embuelve algun vicio ó fin particular que tás vez se oponga al unico obxeto á que deven dirigirse, y para el cual solo pueden permitirse estos armamentos.

7.º Se informará muy particularmente de la Calidad Practica, y conducta del sugeto, a quien los armadores tengan la intencion de confiar el mando de la embarcación que armaren para evitar los gravisimos perjuicios muy contingentes, de emplearse en la expedicion de semejantes expediciones Hombres, que no tengan para su desempeño qualidades correspondientes. Y como quales quiera resultas de su proceder hande ser responsables los armadores, darán fianzas en la cantidad, y de la calidad que el Governador juzgare proporcionado a la entidad y objeto del armamento, para compensar, y satisfacer con ellas las extorsiones, perjuicios, atrasos, gastos, y demás que el Corsario causare indebidamente á qualquiera que sea.

8.º Reconocerá assimismo, y se asegurará de ser la embarcacion y su armamento correspondientes á los fines de su destino en correlacion a que llevando por lo regular los tratantes en ilicito Comercio y los Piratas, fuerzas proporcionadas á so defensa; deven ser tales las del Corsario que sea probable su superioridad, y la felicidad

en su comision, sin exponerse al desayre que de lo contrario podria resultar.

9.º No hallando reparo el Governador en alguno de los puntos expresados, concederá la licencia para el Armam^{to}, formando desde luego la instruccion de lo que deva practicar el Corsario en su crucero; y dará noticia de ella á los armadores, para que con entero conocimiento se comprometan á su puntual observancia quedando el Governador responsable de qualquiera oin. ó prevencion irregular que convenga, y los armadores y Corsarios de sus infracciones.

10. Los Governadores podrán conceder licencias de corso no solo para los Mares y Costas de sus respectivas Provincias; sino tambien para otras inmediatas, teniendo, como queda prevenido, motivos para juzgarle util, y seguridad de no hacer el armamen^{to} con otro fin; en cuya determinacion se gobernarán [con] las ordenes y prevenciones particulares que yo dispusiere comunicarles.

11. Observando estas reglas generales, podrá el Governador determinar y despachar por si el armamento; Del qual en la mas inmediata ocassion me hade dar quenta con expresion clara y distinta de la calidad y fuerzas de la embarcacion ó embarcas^{nes}. que huviere permitido armas, destinos á que se dirigen, y tiempo que ha de durar su Commision; acompañando Copia de las instrucciones que á cada una de ellas huviere dado para su Corso y ótras quales quiera operaciones; a fin de que en mi Secretaria del Despacho de las Yndias, haya en todos tiempos la razon individual que importa del numero, calidad y circunstancias de las fuerzas empleadas en limpiar y asegurar su Costas.

12. Si el armamento se destinare á cruzar en costas de otra Prov^a, pasará aviso á su respectivo Governador en primera ócassion que se presente, y si fuere posible esperará su dictamen sobre la conveniencia ó inconvenientes que considere puedan seguirse de permitirle. Y quando faltare ocassion de anticiparle el aviso, le dará el mismo Corsario, luego q.^o haya llegado á su crucera, con

manifestacion de sus instrucciones; á las quales podrá el Governador de la Costa, en que se hace el Corso, añadir las prevenciones; que juzgue conducentes p.^{ta} que le haga con mas acierto.

13. Concedida la licencia, facilitara el Governador todas las providencias regulares que de él dependan para que el armamento tenga efecto; sin tolerar que los vendedores de viveres, y otros generos precisos alteren por esta razon los precios, sino que los franqueen á los usuales y corrientes en el Pays, con preferencia á otros compradores. Permitirá que el armador se provea de las armas que le sean necesarias á correspondencia de la embarcacion y su tripulacion; sin exceptuar las Pistolas, para usar de ellas solo dentro de sus vageles; para lo qual dispense las pragmaticas en contrario, dejandolas para lo demas en su fuerza y vigor. Si el armamento fuere importante y egecutivo, y no huviere en el Pays providencia para que los armadores se surtan prompiamente de las armas y municiones necesarias, podrá el Governador facilitar las tomen en mis Almacenes dadas a sus justos precios, en caso de que su falta no pueda causar atraso ó perjuicio á otros fines demi servicio.

14. No se ópondrá á que el armador reciva toda la gente que voluntariamente se ofrezca á servir en su embarcacion, con tál que no tenga actual plaza ó empeño en otra, pues en este caso habrá que preceder conbenio con su Capitan ó Maestre; prohibiendole absolutamente el admitir a quien tenga plaza, ó sea desertor de mis vageles; cuyos Comandantes y Ministros como jueces privativos de esta materia reconocerán las enmarcaciones corsarias donde quiera que las encuentren, rebistaran sus equipajes, y reteniendo los desertores que hallare, impondrán las multas y castigos de ordenanza, á los que aberiguaren haver sobornado, ó inducido a la desercion, ócultando, ó admitido con plaza, a los desertores conocidos por tales.

15. Dexará en entera libertad al armador, para que tripule su embarcacion con el numero de gente quele pareciere, á menos

que reconozca algⁿ considerable vicioso defecto ó exceso: en cuyo caso le hará aumentar ó minorar su equipaje hasta ponerle sobre el pie regularmente proporcionado al buque, su fuerza, y objeto á que se dirige el armamento.

16. De todos los oficiales, gente de mar y de armas voluntarios, y Pages, que compongan la tripulacion, se formará una lista; la cual certificada por uno de los oficiales reales del Puerto del armamento, se entregará al Capitan, para que le sirva de satisfacer los cargos que sobre esto puedan hacerle los Gobernadores de otros puertos, y Comandantes de mis escuadras y vageles que le reconocieren; y tambien p.^a dár á buelta de viaje razon del paradero de los que durante él huvieren faltado.

17. No se permitirá recibir gente á sueldo en embarcaciones Corsarias, sino meramente á parte de ganancia de presas: Sólo se disimulará que los armadores con el fin de granjear para el servicio de sus vageles cavos y Oficiales de Guerra y Mar, les señalen algun sueldo; pero sin dejar de interesarlos tambien en parte de presas. Vajo cuya regla general tendrá el armador entera libertad para ajustarse con su tripulación en comun, ó con cada individuo de ella en particular; pero ha de presentar los convenios ó ajustes que hiciere al Governador; para que con su visto bueno se eviten al tiempo de las particiones las pretenciones quexas y pelytos que [de lo] contrario podrían resultar.

18. Se entregará al armador ó Capítan de la embarcacion una delas Patentes de Corso que firmadas de mi mano, y refrendadas de mi Secretario del Despacho de Yndias se remitirán a los Governadores, poniendo en sus blancos las circunstancias que ellos mismos indican teniendose cuidado de señalar para su validacion termino competente y proporcionado, de suerte que ni haya notable exceso en el que se conceda, ni se ponga al corsario en riesgo de sér hallado en su navegacion sin este indispensable instrumento; Al pie del qual notará un Oficial Real el dia en que empiece suuso: Y concluida la comision pondrán los armadores la Patente en manos del Governador.

19. Se concederán á los armadores las licencias para armar, y se les entregarán las intrucciones, patentes, listas de equipaje, y demas Despachos precisos para su abilitacion, sin interes alguno: Y prohivo á los Gobernadores y Oficiales R.^s, que ni al tiempo de despachar al Corsario, ni al de su regreso y desarmo, ni al de la venta y almoneda de los efectos que apresare y condugere al Puerto, le exhijan, ó permitan exhijir la menor cosa, con título de Derecho, de regalia, premio, ó con otro qualquier pretexto ó colorido: y el que se interesen o tomen parte en los armamentos de Corso, pena de perdimiento de sus intereses, de multa proporcionada, y de incurrir en mi desagrado.

20. Las instrucciones que se dieren al Corsario para su gobierno, hande estar concebidas en terminos tan claros y precisos que se asegure su observancia sin riesgo de equivocacion interpretacion sirviendo de Basa la presente ordenanza las resoluciones y las ordenes posteriores á ella que yo expidiere en este asunto, y lo que la prudencia dictare conducente a evitar las competencias y quejas, faciles de originarse en comisiones de esta naturaleza, quando no son gobernadas con el conocimiento y prudencia que se requiere. A este fin se ceñirá precisamente el Corso á paraje determinado, prescribiendose distinctamente en la instruccion sus limites respectivos á la extension de la Costa y á la distancia á que sea licito enmarcare regularmente fuera de los casos de caza forzada, ó otros accidentes; no dejando al Corsario arvitrio para variar de crucera, mucho menos para correr los mares a su fantas[ia bajo] las mas rigurosas penas que se impondrían á correspondencia de las resultas de su ilicita libertad.

21. Se hade encargar muy particularmente al Corsario en su ynstruccion, evite quanto le fuere posible, acercarse á los establecimientos ó Colonias extranjeras, á las quales prohivo ábsolutamente hacer arrivada, como toda correspondencia, trato ó comercio con ellas directamente ó con embarcaciones quelas pertenezcan; pues de verificarse semejante ilicito trato ó comercio, no solo perderán los armadores la embarcacion y fianzas sino que serán castigados el

Capitan y los que con él concurriesen en este delito, con el mayor rigor que se entendera hasta el de la pena de muerte, seg.ⁿ sus circunstancias.

22. En la navegacion que el Corsario hiciere para transferirse á su crucera, y en la de su regreso de ella, no se detendrá á reconocer embarcacion alguna, especialmente en aquellos lugares donde por muy proximos á las colonias extranjeras y distantes de las Costas de mis dominios, no sea facil verificar su destino á hacer el comercio en ellas; á menos que tenga fundamento para sospechar ser de Piratas, ó Levantados á los quales proseguirá en todas pártes sin el menor reparo, ó que tenga yo declarada la guerra á alguna delas Potencias que tienen establecimientos en America; en cuyo caso, donde quiera que encuentre embarcaciones, procurará reconocerlas, para detener y conducir á Puerto las pertenecientes a otra Potencia.

23. En su Crucera dará caza á todas las embarcaciones que avistare, y reconocerá las que alcanzare; obligandolas á que puestas al Payro embien á su Bordo al Capitan ó sre.cargo con los ynstrumentos regulares feacientes de su destino y carga, y los examinará con la mayor atención, interrogando al Capitan, y separadamente á los que le acompañaren á cerca de su navegacion, y demas circunstancias proprias á instruirse de si conduce ó nó generos de fraude.

24. Almismo tiempo que el Capitan, ó sobre cargo extranjero pase al bordo del Corsario, embiará este á su embarcacion uno de sus Offic.^s con el escrivano los quales subirán á ella quedandose la demas gente en el Bote; y practicarán el reconocim.^{to} viendo el diario de la navegacion, y interrogando separadamente á algunos de la Tripulacion y pasajeros á cerca de la carga que se conduce, de que Puerto salió y á quales se dirige, que vientos há tenido y dias que há tardado hasta allí, si há arribado, ó hecho escala, en algun Puerto ó rada, y con que motivo todo con la posible brevedad, sin causar daño alguno, del qual seran responsables.

25. Si por los diarios de la navegacion, por las declaraciones del equipaje, por el parage en que se encontró la embarcacion, por la carga que conduce, por la calidad de los Pasageros, ó gente de su Dotacion, por la falta de los Documentos precisos sin los cuales no puede licitamente navegarse, ó por otros medios é indicios graves entrare el Corsario en prudente sospecha de que la tál embarcacion se dirijia a hacer el Comercio en las Costas de mis Dominios, ó que efectivamente lo havia ya hecho; la detendrá para conducirla a Puerto en donde se examine y resuelva si debe ó nó tenerse por buena Presa.

26. Quando huviere motivo seg.ⁿ lo expresado en el Art.^o antecedente para detener alguna embarcacion; el Capitan Corsario, ó el del Vagel de Guerra quele detuviere, procurará en primer lugar á asegurar todos los papeles pidiendolos al mismo Capitan, Piloto, y sobre cargo, en cuya presencia tomará apuntacion éxacta de todos, la qual firmada de ambos depositará en Caja, que quedará en poder del Capitan apresador, y este entregará su llave al apresado, con expresion de todos los q.^e contiene, y declaracion de quedar responsable de ellos.

27. Como los papeles hallados en la embarcacion son los que principalm.^{te} han de servir para justificar su detencion; se intimará al Capitan detenido que los presente todos, sin reservar, ni ócultar alguno, cuya diligencia testificará el escrivano; puesto que el echo de ócultarlos será argumento eficaz para convencer el animo fraudulento de el tal vagel.

28. Si se justificare con evidencia que al tiempo de dár caza al tal vagel, ó al acercarsele el Corsario, ó despues, huviere roto ó arrojado al agua algunos papeles; bastará la verificacion de este hecho para legitimar su confiscacion declarandola por de buena Presa sin que aproveche el alegar ser los tales papeles indiferentes, y haverlo egecutado sin malicia, o inadvertidamente.

29. En el interin que se toma razon de los papeles, el ófficial q.^e huviere pasado al bordo de la embarcacion detenida, cuidará de que

se recojan, sin extravio, todos los efectos que encontrare sueltos sobre cubiertas, y los pondrá en seguridad, formando puntual inventario de todos ellos, y le entregará a su Capitan: Cerrará y sellará las escotillas, y tomará todas las precauciones conducentes, á que no se óculte cosa alguna perteneciente ala carga, armamento, y Pertrechos del vagel ropa y efectos dela tripulacion.

30. Prohivo a los Capitanes óficiales y gente delas tripulaciones de Vageles de Guerra, ó Corsarios, que se apropien, ni socolor de Pendolage, cosa alguna de las que se encontraren abordo dela embarcacion detenida, perteneciente a su carga, Buque, ó equipage, sea el que fuere el motivo para haver determinado la detencion, aun que se haya resistido al reconocimiento, y rendidose por la fuerza; hasta que, conducida á Puerto, sea declarada de buena Presa; pena de restitucion, en caso de no serlo, y del duplo del valor de los efectos apropiados, que pagarán los óficiales que pasaron a la embarcacion detenida, sino se aberiguaren otros culpados.

31. Assi mismo les prohivo abran las escotillas selladas, los Pañoles, fardos, Pipas, Arcas u otra cosa alguna en que haya mercaderias, ó generos, pena de perdimiento de su parte de Presas de toda la campaña, y de castigo corporal, correspondiente a la entidad del hurto, y modo en que fuere executado; y con la misma pena será escarmentado el que ocultare, rompiere, ó de otro modo extraviare qualquiera ynstrumento, Carta ó papel, delos que se hallaren en la embarcacion detenida; pues todos y cada uno, ó como prueba ó como indicio podrán influir para la determinacion de si fue bien, ó mal detenida la embarcacion, y se és ó no digna de confiscacion.

32. Ygualmente prohivo á ños expresados óficiales y demas gente empleada en el Corso, todo acto de extorsion, violencia, ó mal trato á los equipages delas embarcaciones, que visitaren y detuvieren, aun que sea de Piratas, o Levantados; respecto de no estar autorizados para declararlas por tales, por mas evidentes que les parezcan las pruebas, ó indicios, cuyo conocimiento y castigo

toca a los Gobernadores de los Puertos á donde los Corsarios llegaren con la Presa; los quales; si justificaren haverse cometido semejantes excesos, impondrán, como selomando, riguroso y exemplar castigo a los culpados; y si lo fuere en materia grave el mismo Capitan, quiero q.º con testimonio de la culpa, sea remitido preso en partidas de registro á estos Reynos en primera ocaasion.

33. Respecto de que procediendo los Corsarios con la moderacion prevenida, no puede haver razon ni motivo, para que las embarcaciones, que encontraren en los Parages confiados á su Custodia, se resistan á ser registrados, segun corresponde de derecho; mando que ala que buenamente no quisiere sugetarse al reconocimiento se le obligue por la fuerza; y que si se opusiere á ella con formal resistencia, sea por este mismo hecho declarada de buena Presa.

34. El Corsario que descubriere embarcacion dada fondo en qualquier Parage de las Costas de mis dominios de tierra firme ó yslas, se acercará á reconocerla, y siendo extranjera la obligará a que se leve, y la conducirá al primer Puerto, á cuyo Gobernador y ófficiales reales informarán con verdad y distincion del parage y estado en q.º la encontró, para q.º determinen en Justicia.

35. Si la embarcacion extranjera se hiciere a la vela, al descubrir al Corsario, procurando evitar su encuentro y reconocimiento, en caso de ser alcanzada, será conducida a Puerto y declarada de buena Presa, sin que la valga disculpa alguna, siendo la accion de intentar fuga el mas evidente indicio para no dudar de su ilícito tratto.

36. A los extranjeros que tienen en America establecimientos ó Colonias no embarazaran mis Vageles de Guerra ni los Corsarios particulares su libre nabegacion de Europa á ellas, de ellas a Europa, ó de unas á otras Colonias, como sea executada en embarcaciones pertenecientes á Naciones que con mi Corona mantengan páz y buena correspondencia: Y siempre que reconozcan dirigirse a este solo fin, y que levan los ynstrumentos regulares que justifiquen

su navegacion sin dolo ni fraude, las dejarán libres sin causarles molestia ni perjuicio, de que serán responsables.

37. Assi como no és mi animo que mis vasallos interrumpen esta nabegacion establecida por los Tratados, assí tampoco quiero que se tolere la que los mismos Tratados proiven, que és la que se dirige á las Costas demis dominios con qualquiera pretexto que sea, no llevando expreso permiso mio: En cuya átencion mando que las Embarcaciones que se hallaren en contravencion de esta Ley en parages distantes y separados de la regular derrota para sus Navegaciones licitas prevenidas en el Art.º antencedente, y con direccion á mis costas, sean detenidas y conducidas á Puerto.

38. La Direccion á mis Costas quedara verificada, quando la embarcacion sea encontrada y detenida á la vista de ellas en todo lo que toca á la Costa firme, desde la Provincia de Cumaná hasta la de Veraguas, de esta al Cavo de Gracias á Dios, Golpho de Honduras y Seno Mexicano: Y aunque precisamente no se halle á la vista de las citadas Costas, como esté internada en estos Mares, irregularmente asotavento de sus Colonias, y por consiguiente fuera de la Derrota precisa para qualquiera de las Navegaciones permitidas, será fundada la detencion, y conduccion á Puerto, donde se justifique devidamente si pudo haver causa legitima que la exima de la confiscacion, como incurra en Navegacion prohibida.

39. Aunque la Colonia de Curazao por su situacion proxima a la Costa parece hallarse en el caso de alguna escepcion, átendida esta misma Situacion, la de la Costa inmediata, los Vientos y corrientes que sin variedad se experimentan en estos parages, No puede haver motivo que, en las Navegaciones de Europa ó otras Colonias á esta Ysla, ó de ella á qualquiera parte que no lo sea de mis dominios, precise á las Embarcaciones que en ellas se emplean, á excesiva inmediacion á mis Costas, introduciendose en el Golpho de Cumaná, en el de Caracas, y mucho menos en el de Maracaibo y de este para Sotavento: Por lo qual encontrandose en estas circunstancias se detendrán y conducirán á Puerto, para pasar por el regular examen y reconocimiento.

40. Por lo que mira á mis Yslas de Puerto Rico Santo Domingo, y Cuba, se tendrá presente que los estrechos que entre sí forman, y el que hace la ultima con la Tierra firme de Yucatán, son ordinarios precisos pasos, por donde los Extrangeros dirigen sus Navegaciones de ida y buelta á sus Colonias: En cuya consideracion, tanto los Vageles de Guerra como los Corsarios aplicarán la mayor atencion á conciliar en estos parages la libertad y prohibicion explicados en los Articulos 36. y 37; De suerte que á las Embarcaciones que por algunos indicios no dén lugar á sopecha, solo detendrán para hacer un regular reconocim.^{to} que esencialmente no interrumpa su viage; pero haviendo fundamento para sospechar, procederán á mas examen, por si encuentran indicio vastante para conducirla á Puerto, donde se haga una amplia justifica:ⁿ En cuyas operaciones se gobernarán con toda prudencia, en el concepto de que se les hará gravisimo cargo no menos de los excesos, que delas ómisiones ó tolerancias que hayan incurrido.

41. El transito entre la Costa de Yucatan y Ysla de Cuba puede considerarse preciso, para las Embarcaciones que en tiempos de Brizas emprehenden de Jamaica su Navegacion al Canal de Bahama, para regresar á Europa ó dirigirse á las Colonias de Yslas de Barlovento, ó establecimientos en el Continente Septentrional fuera de la citada canal: Sobre cuiio principio la primera diligencia del reconocimiento de la Embarcacion será aberiguar si en la realid.^d salió ultimamente y venia en derecha de aquella Ysla; Pero si por algunos indicios como su sobrada immediacion á qualquiera de las Costas, rumbo que hacia al avistarla el Corsario, ó por otros de esta naturaleza, y no menos por los que puedan deducirse de sus Diarios y Papeles, pareciere probable haver estado en la Costa de Honduras, en la de Cuba, ó otra de mis dominios, se detendrá y conducirá a Puerto.

42. Fuera de la Canal de Bahama, a la parte Septentrional de los demas desembocaderos, y ála Oriental de las yslas de Barlovento, no considerandose yá Mares Americanos, ni por consiguiente Parages sospechosos por lo respectivo al ilícito trato con mis Vassallos; Los Corsarios que por ellos pasaren se abstendrán de todo reconocimiento

de las Embarcaciones que encontraren, fuera de los casos explicados en el Art.º 22: Y los Vageles de Guerra harán los reconocimientos practicados en Europa, según lo dispuesto por las ordenanzas de la Armada, sin ocasionar detención, atraso, ó molestia.

43. En tiempos de represalias, ó guerra avieta con alguna de las Potencias que tienen posesiones en America, será lícito el reconocimiento aun á los Corsarios, donde quiera que encuentren embarcaciones, para apresar las que pertenezcan a otra Potencia ó sus vassallos: Y si en las de Neutrales ó aliados encontraren Armas, Municiones ó Pertrechos de Guerra, Maderas, ó Palos de Construcción, Jarcias ó otros Pertrechos de Marina, con dirección ó consignación á Colonia enemiga, las detendrán y dirijirán á Puerto de mis dominios, donde se confiscarán las citadas Armas, generos y Pertrechos propios para el uso de la guerra: Dejando libre la Embarcación con el resto de su Carga, como no tenga vicio relativo al Comercio generalmente prohibido, en los terminos expuestos en los Artículos anteced.^{tes}

44. El Corsario que por qualquiera de los motivos expresados resolviere detener la Embarcación sospechosa, hade remitirla indispensablemente á Puerto, sin que le sea lícito tratar de comercio rescate ó indulto, pena de severo castigo. Podrá embiarla suelta, á condición de remitir en ella misma su Capitan, y algunos de los principales Oficiales con gente mas expedita, con todos los documentos y papeles hallados en ella, copia del Diario del mismo Corsario, relacion firmada de su mano del parage, modo y motivos en qué y por qué detubo la Embarcación; y que el Cavo a quien confie su dirección sea sujeto q.º pueda responder regularmente á quanto fuere preciso saver para sentenciar en Justicia la Presa.

45. Podrá el Apresador determinar á su elección la dirección de la Embarcación detenida ó al Puerto de la Provincia en cuyas Costas la detuvo, ó al de su armamento: Y luego que llegue á él el mismo Corsario, ó el Cavo de la Presa, cuando vaia suelta, dará cuenta p.º escrito a su Gobernador, noticiándole ser la que conduce

Embarcacion de tal Nacion, detenida en tal parage, por tales y tales sospechas y motivos que explicará succinctamente.

46. Assi que el Governador reciba este aviso combocará a los q.^o hayan de concurrir con él al Juzgado de Presas, y su primera diligencia será dar las providencias mas estrechas conducentes á que nada perteneciente a la Embarcaⁿ. salga de su Bordo, hacerse entregar todos los papeles hallados en él, recibiendo para ynbentario, y nombrar Sujeto de su satisfaccion que assistido de Escrivano y concurriendo el Cavo de Presa, el Capitan apresado, ó otro que él mismo eligiere, forme un ynbentario claro y distinto del cargamento de la Embarcacion, y todo quanto en ella encontrare.

47. Los que hande concurrir al Juzgado de Presas en calidad de Jueces son el Governador y los Oficiales Reales; á quienes se agregarán, donde los huviere, Oficial de Marina con grado de Capitan de Fragata ó otro superior que tenga mando de Esquadra ó Navio, y Ministro de la propria Marina, con caracter de Commisario de Provincia ó otro mayor, para afianzar más el aciertto con su practica y conocimiento en materias de su profession: Y á fin de evitar toda competencia sobre preferencia, declaro que el Governador y Oficiales Reales deven considerarse como los Jueces naturales, y los de Marina como agregados; con cuya distincion firmarán la sentencia estos despues de los primeros, y nota que declare ser de igual dictamen, se sentará ala derecha del Governador el Oficial de Marina y á su lado el Ministro, y a la hizquierda del Governador los Oficiales Reales; No havrá voto de preferencia, y los primeros a darle seran los de Marina; las providencias particulares que se ofrecieren durante el Juzgado se firmarán por el Governador solo, despues de haverse puesto de acuerdo con los demas Jueces.

48. Mientras a bordo se forma el inventario se juntarán los jueces para dar principio á la sumaria, que sin interrupcion deverá seguir hasta la última determinacion, que se tomará con la posible brevedad, procurando no se xceda del término de dos semanas a lo mas, para declarar la suerte de la Embarcacion detenida. Toda la

causa se ha de substanciar á presencia de los mismos Jueces, á cuyo fin se juntarán todos los días, si fuere necesario, á las horas que acordaren, y procederan en todo segun disponen los Articulos siguientes.

49. Concurrira á la Junta el Escrivano de la causa, quien empezará el Proceso, poniendo por Caveza el aviso passado al Governador por el Corsario ó Cavo de la Presa á su entrada en el Puerto, la combocatoria de la Junta con expression de los Jueces que la componen la diligencia de recojer los papeles, la providencia de formar á bordo el ynventario del Buque pertrechos, y mercaderias, y subcesivamente todo quanto se fuere causando.

50. La primera diligencia de los Jueces será el examen de los papeles principalmente de aquellos que son indispensables para hacer legitima la Navegacion, entre los quales ócupa el primer lugar la Patentte ó Pasaporte que con la facultad ó licencia concedida por el Soberano, Superior ó Magistrado, á quien pertenezca, segun practica de las Naciones, para ármarm en guerra, en guerra y mercancia, o mercancia solo, para Navegar y Comerciar en tales y tales Mares y Costas. En cuyo examen tendran presente los Jueces que la falta absoluta de este ynstrumentto, es motivo vastante para declarar la Embarcaⁿ. de buena Presa, y castigar á su Capitan y Equipaje como á Piratas, si estuviere armada en guerra: que la duplicacion de Patenttes de diversas Naciones para usar de ellas y de sus Vanderas indistinctam.^{te} és lomismo que su absoluta falta; assi como la falsificacion verificada de este ynstrumento.

51. Se examinarán los Docum.^{tos} que prueben la Pertenencia de la Embarcacion, la legitimidad del Capitan que la manda, su fletamento en general, con expression de la carga y su destino, y los conocimientos ó Polizas de la misma carga con las consignaciones particulares de ella. La falta general de estos documentos vasta p.^a legitimar la confiscacion; pero respecto de ser diversas las practicas de las Naciones, siempre que de un solo ynstrumento, áuthentico, como la Carta Partida, sin sospecha de fraude, ó

de diversos como conocimientos y Facturas, constaren las indispensables circunstancias expuestas, se tendrá la Embarcacion por sufficientem.^{te} documentada.

52. Luego se pasará al reconocimiento de los Diarios y papeles de Navegacion hallados en la Embarca.ⁿ detenida, y los que el Apresador por su parte presentare para verificar el parage tiempo y modo en que la detuvo. La falta de papeles de Navegacion no será suficiente por sí a determinar la legitimidad de la Presa; solo en el caso de estar substancialm.^{te} discordes el Apresador y Apresado; pues no pudiendo este hacer otra justificacion que por su diario ó de su Piloto, no teniendo el tal ynstrumento, no haran fuerza sus alegatos.

53. Para evitar en esta parte toda contignecia de duda, el Corsario en el mismo instante de deliverar detener la Embarcacion, formará ante su Escrivano Ynstrumento de justificacion competente, por deposicion de su Piloto y otros Officiales del tiempo, lugar y Causa de la detencion; y procurará que el mismo Capitan detenido, ó alguno de sus Pilotos ó Officiales, concurran á firmar la justificacion; y de no conseguirlo, tomará desde luego las medidas y precauciones conducentes á facilitar la prueba; en vista de la qual, no se hallen los Jueces embarazados para la decision.

54. Finalmente se registrarán todos los demas papeles por si en ellos se encuentran indicios ó pruebas contribuyentes á lamayor justificacion de la causa: Todos los que fueren substancialment conducentes á este fin, como tambien los ynstrumentos necesarios, se traducirán á lengua vulgar, valiendose de ynterprete fiel, y se insertarán en los Autos; como q.^o hande servir á la determinacion y á hacer veer los motivos justificados en que se fundó.

55. El examen general de papeles que previenen los Articulos antecedentes tendrá solo lugar quando haya de ser unibersal la Pesquisa para evidenciar la sospecha: Pero quando haya pruebas

suficientes para que por un solo vicio se determine la Causa, se omitirán las demas diligencias, que solo servirian de aumentar volumen y hacer tál vez mas obscura la prueba.

56. Concluido el Ymbentario á bordo, se cotexará si fuere necesario la Carga con los conocimientos presentados por el Capitan apresado, para asegurarse de su uniformidad, ó venir por el contrario en conocimiento del fraude, y verificar tál vez haver hecho arivada ó estado en parages de sospecha. Pero nada se desmbarcará de la Carga mientras la causa no esté enteramente acavada.

57. Despues de practicadas las diligencias explicadas comparecerá en la Junta el Capitan apresado, a quien se tomará Declaracion, interrogandole segun huvieren dispuesto los Jueces, los quales sobre el mismo hecho dela Declaracion le harán las repreguntas y replicas óportunas y conducentes á la mayor claridad. Luego se egecutará lomismo con el Capitan Corsario; y segun resultare de ambas Declaraciones y conviniere á la provanza se iran citando ótros testigos de uno y otro Vagel: Se procederá á las ratificaciones, confrontaciones, y careos regulares, siempre ante los mismos Jueces, á cuya presencia há de actuarse todo.

58. La diligencia de tomar Declaracion á los Capitanes apresador y apresado nunca háde omitirse p.^r claro que sea el caso, y por evidentes pruebas que se tengan en la falta de Patente en la aprehension en actual Comercio, ó otras de esta naturaleza: Pero ni á uno ni á otro hade admitirse otra prueba que aquella que fuere respectiva y ceñida á justificacion competente, sin dár lugar á [?] insubstanciales, y dilaciones que embarazen la determinacion de la Causa con la brebedad que importta.

59. No habiendo yá mas pruebas, ó teniendose las suficientes para resolver en Justicia, los Jueces conferirán para disolver mutuamente sus dudas, y venir si fuere posible á un acuerdo, escriviendose en el proceso aquellas especies y discursos que substancialm.^{te} pueden contribuir á la determinacion y hacer visible

su fundamento. Lo qual evacuado se procederá a los votos dando en su lugar cada uno el suyo, que de la misma suerte se escribirá en los Autos firmado del que le dio.

60. Cada uno hade dár su voto con entera imparcialidad segun su inteligencia, conciencia y Honor, ceñido a las decissions de esta Ordenanza, a las ordenes posteriores á ella dirigidas a disolver las dudas subscitadas sobre su inteligencia ó extender la decission á casos no prevenidos en ella, con presencia de los tratados y convenciones con otras Potencias que estén en su fuerza y vigor, para que de ningun modo se vaia contra lo estipulado; Y para que estos documentos no falten en los casos precisos cuidarán Gobernadores, y Oficiales Reales de ponerlos en Legajos separadamente, conservarlos con responsabilidad de ellos, y entregarlos á sus Subcesores vajo la misma condic.^o.

61. Sobre la pluralidad de votos se entenderá la Sentencia que firmarán todos, aunque hayan sido de contrario parecer, quedando este manifiesto en el voto particular de cada uno; Se notificara luego a las Partes interesadas para que se conformen; y si alguna no lo hiciere, pretextando motivos para ello, se le concederá un día ó á lo más dos de termino para que presente su alegato, que examinarán los Jueces, y de hallarle fundado, otorgaran la revision de la Causa, en la qual se procederá como se declarará en los Articulos sucesivos.

62. Tendran presente los Jueces la prevencion del Artículo 68,, sobre que no se admita otra prueba que la q.^o fuere respectiva y ceñida a justificacion; con cuyo principio, y la recta inteligencia de la presente Ordenanza, no se hallaran embarazados en admitir ó negar la apelacion en justicia; siendo esta admisible solo en casos dudosos, pero no en casos de hecho plenamente probados, como la falta de Patente y otros Documentos que expresan los Aticulos 50,, y siguientes; La aprehension en actual Comercio en la Costa en contravencion manifiesta de los tratados publicos; la detencion en parage sospechoso con efectos y frutos que solo producen mis

dominios, ó otros indicios fuertes que convenzan haver tratado en la Costa; La Navegacion determinadam.^{te} dirigida á mis Costas, no menos prohibida que el Comercio por los tratados; y otros de igual clase.

63. En los casos expuestos en el Artículo 37., y siguientes se aplicara mayor atencion para formar juicio no errado del legitimo parage y Estado en que fué detenida la Embarcacion, y más si en lo primero no se hallan acordes las Declaraciones, sino ara muy considerable la immediacion a las Costas, y si faltan otros indicios que agregar al de la separacion de la Derrota regular; y respecto á lo segundo se procurarán resolver las dudas por las diligencias mas exactas proporcionadas a lo que por parte del Apresado se pretextare, reconociendo y examinandose todo por Sujetos inteligentes, que imparcialmente informen y expongan en su dictamen.

64. En el caso que decide al Artículo 34., y pertenece á punto de arribadas, puede tambien pretextarse urgencia que precisase á abrigarse de la Costa; la que se examinará aplicando todos los medios posibles para la verificacion, pero de no provarse, no havrá motivo para dejar de determinar la confisca.^{na}: teniendo presente que las arribadas solo son legitimas en los casos epuestos en los mismos tratados con arreglo a los quales hande proceder los Jueces; que solo son contingentes en las Costas inmediatas a las Colonias ó a los transitos de Navegación permitida, pero no en las remotas, como en las de Santa Marta, Carthagena, Portovelo etcétera donde ningun accidente puede lícitamente conducir a los extrangeros; que deve tenerse por prueba real de malicia hallarse la Embarca.^{na} en parage despoblado, pudiendo encaminarse á Puerto poblado; quela persecucion de Enemigos ó Piratas se despreciará mientras por otra parte no haya noticias ciertas ó mui probables de infestar efectivamente áquellos Mares.

65. Si antes de dar los votos, y por consiguiente antes de extenderse la primera sentencia, ócurrieren estas mismas dudas se solicitara

resolverlas consultando sugetos inteligentes seg.ⁿ la naturaleza de la duda, haciendo que concurran a la Junta, si fuere sobre la inteligencia de la Ordenanza órdenes particulares, tratados de Paz etcétera el Auditor de Guerra ó otro Jurisconsulto acreditado; si sobre Navega.ⁿ ó cosas relativas a ella, sugetos peritos inteligentes en los respectivos ásumptos de Marina; si sobre Comercio, Tratantes conocidos por inteligentes y de conciencia, quienes expondran su dictamen en la materia y se insertará en los autos segun le dieren firmado de su mano.

66. A este modo si la discordia de los votos fuere tál que no resultando efectiva pluralidad no pueda fundarse Sentencia, se practicarán las mismas diligencias de consultar sugetos inteligentes en los asumptos que causan el desacuerdo, solicitando conciliar los dictámenes encontrados; y de no conseguirse, el Theniente del Rey de la Plaza entrará en calidad de Juez agregado, con cuya asistencia, revisto el Proceso se votará de nuevo.

67. Quando en fuerza del Alegato de una de las partes se concediere apelacion, ademas del Then.^{te} del Rey entrará tambien, como Juez el Auditor de Guerra ó el Asesor del Governador, o otro Letrado acreditado; y recibidas las pruebas ofrecidas por el apelante, se hará nuebo examen de todo lo actuado, y se practicarán las demas diligencias que sean de justicia, para lograr acierto en la nueva determinacion: La qual se tendrá por Sentencia definitiva y ultima sin derecho á más apelacion.

68. Solamente quedará a los que aun se sintieren agraviados delas resultas, sin embargo dela practica de todas la diligencias prevenidas, recurso a mi Real Persona por via de suplica y quexa fundada sobre los procedimientos delos Jueces, a fin de que mande reveer y determinar la causa en mi Consejo de Yndias citando a las Partes á fin de que por si ó sus apoderados se presenten en mí Corte: A cuyo efecto por ningun pretexto se negará a qualquiera de las partes que le pidiere en todos tpós. testimonio integro de los autos; sin que por esta razon se suspenda

la agecucion de lo provehido y determinado por la Junta, como los Jueces no tengan motivo de dudar y se hallen en aptitud de responder a los cargos que pudieren resultar.

69. Todos los Procesos que se formaren en America sobre Presas hechas á Piratas, Enemigos ó Contrabandistas, sea la que fuere la determinación que se huvise tomado consecuente a lo provado en ellos se pasaran originales, y Papeles encontrados á Bordo que como quiera hayan influido á la resolucio: quedando en poder de los Oficiales Reales Copia testimoniada de ellos.

70. En casos controvertibles y de dificil solucio en los quales sin embargo de la practica de las diligencias prevenidas y ótras que la prudencia dictare conducentes al mayor acierto, se hallaren los Jueces embarazados en resolver, podrán consultarme con remision de autos y esplicacion de los motivos que tengan para dudar citando a las Partes a fin de que por sí o por sus apoderados se presenten en mí Corte: En inteligencia de que, de no ser estos suficientes, se les hará cargo, de los perjuicios que de semejante dilacion hande resultar necesariam.^{te} a los ynteresados.

71. Ynterin llegue mi resolucio se hará lo posible por mantener la Embarcacion detenida en el mismo estado en que se hallare; pero si se dudare que la carga ó alguna parte de ella, sus viveres ó Pertrechos puedan subsistir sin deteriorarse y perder de su valor, podria determinarse su desembarco y deposito formal en Sugeto abonado, que se encargue de él, todo con noticia y asistencia del Apresador y Apresado, ó de sugetos que ellos mismos hayan commisionado a este fin. Y si almacenados dichos generos, tuvieren aun riesgo de perderse, podrán venderse en publica Almoneda, y depositarse el producto de la venta hasta la determinacion en mis Cajas ó en Sugeto de comun satisfaccio.

72. Determinada enteramente la Causa se pasará sin dilacion á egecutar la Sentencia, y si esta fuere de poner en libertad la Embarcacion detenida, se dará alistante posesio de ella á su

Capitan y Equipaje, con restitucion entera de los documentos, Papeles y efectos que la pertenecen. Y si de los autos resultare haver sido la detencion determinada por el Corsario falta absolutamente de motivo fundado, se le condenará á que pague al apresado todos los gastos y daños ocasionados del extravio, gobernandose en esto los Jueces con la mayor circunspeccion, para que en nada se falte a la equidad.

73. Si la Presa se huviere declarado por buena se aplicará su propiedad con todo quanto pertenezca a su buque y carga al apresador; y se procederá alistante al desembarco de la segunda, tomando razon exacta los Oficiales Reales y se pondrá en custodia mientras se determina celebrar su venta en publica Almoneda, como se dirá en los articulos siguientes; interviniendo al desembarco y almacenage un Apoderado de los armadores y tambien de la tripulacion del Corsario, si le nombrase separado para su mayor satisfaccion.

74. Por lo que mira al Buque su aparejo pendiente y de respecto, armas y municiones, viveres y utensilios, y generalmente todo lo que no sea carga ó frutos comerciables que fuera de ella puedan haverse encontrado sobrecubiertas en Camaras Camarotes etcétera se permitirá que los armadores de acuerdo con sus tripulaciones determinen lo que concivan tenerles más quenta, concediendoles como les concedo facultad para que los vendan como, y donde quisieren libre de todos Drós: Pero si no estando acordes armadores y Equipajes recurrieren al Gobernador, mandará este que alistante se haga aprecio del todo, y que consecuente á el satisfagan los armadores a los Equipajes lo que segun sus convenios les corresponda en caso de querer quedarse con la Embarcacion; y de lo contrario se venderán en Almoneda publica el Buque y sus Pertrechos de todas especies, para repartirse el producto en equidad.

75. La almoneda publica para venta de la carga se celebrará lo mas presto que sea posible sin perjuicio de los ynteresados, que le

padecerian en el menos cayo de las mercaderias con demoras y delaciones no necessarias: Assistirá á este acto uno de los Officiales Reales con el solo fin de authorizarle y hacer que setome razon puntual de lo que fuere produciendo la venta; sin introducirse á más, dejando que los ynteresados á su arvitrio, y segun crean combenirles concluian ó suspendan los remates.

76., Si en el primer termino asignado de la Almoneda, no se huvieren despachado todos los generos, se hiran concediendo prorro-gas competentes hasta su total evacuacion: Pero se de dilatarse esta pidieren los ynteresados se suspenda hasta mejor óportuni-dad, podrá concederseles, no haviendo mayor inconveniente, assí como la licencia de celebrarla nuevam.te manteniendo entre tanto los Officiales R.^s su intervencion en la custodia de los generos almacenados sin que fuera de Almoneda se permita á los ynteresados la venta por menor, ni la reparticion de ellos entre los Equipages que solo deve hacerse en especie de Dinero.

77. Concluida la venta, de su producto se deducirán en primer lugar todos los gastos del Proceso desembarco, almacenage almoneda y otros precisos por justa tasacion reglada á arancel, y costumbre corriente del Pays; y luego se descontaran los Drós. pertenecientes á mi Hacienda en la forma sig.^{te}: Si el pro-ducto no excediere de 100., pesos será libre de toda contibu-cion; pero si ascendiere á más, se hará descuento de un „5., por 100., del total, quando no pase de 300., pesos por que de esta cantidad hasta la de 500., se descontará un 10., por 100., de 500., á 750., un 15., por 100., y de „750., para arriba un 20., por 100., ó quinta parte de todo el producto: En virtud de cuya con-tibucion quedarán los citados generos relebados del pago de todos los Drós ímpuestos, y cargos á que por ley ó costumbre están sugetos los que se introducen y venden en los Puertos de Yndias. Sin que en esta regulacion entre el valor del Buque, el qual con todo lo que le pertenece para su servicio queda declarado libre.

78., Con estas deduciones se entregará á los Armadores el producto de la Presa, para que le repartan entre los Acreedores á el segun sus combenios y estipulaciones, senalandoles para esto termino mui breve y mandandoles que de su practica équitativa presenten testimonio; y de haver quexa fundada de alguno de la tripula.ⁿ Corsaria ó otro ynteresado determinarán en justicia el Governador y Officiales Reales, obligando á los armadores ala satisfaccion que corresponde.

79, Si al apresamiento de una misma Embarcacion concurreden varios Corsarios sin tener entre sí compania formada, y dedugeren pretensiones sobre el quanto del producto haya de pertenecer á cada uno, se les obligará á que se comprometan al juicio arvitriario de personas inteligentes imparciales que eligiran los mismos ynteresados, y determinarán segun su conocimiento y practica á proporcion del más ó menos que cada Corsario haya contribuido al apresamiento: Y authorizando esta determinacion él Juzgado de la Presa, se hará el reconocimiento consecuente sin dar lugar á otros recursos.

80. Todos los generos que pertenecientes a la Presa se hallaren á Bordo de su mismo apresador, ó en otra qualquiera parte fuera de la propria Presa, se darán por decomiso, sin admitir para lo contrario disculpa alguna; No siendo licito al armador, Corsario, ni otro extraer de ella la menor cosa, ni con pretexto de ponerla en mayor seguridad ni con el de riesgo de averia ó total pesdida á causa del mal estado de la Embarca.ⁿ á menos que este sea tál que no pueda dudarse su proximo peligro de irse á pique.

81. Si se verificare que el Corsario condujo la Embarcacion al Puerto con titulo de Presa, por convenio con los dueños de ella, con el fin de lograr por este medio fraudulento la introduccion de sus mercaderias; incurrirá su Capitan en pena capital que se le impondrá por su infidelidad en el punto mas esencial de su comission; se confiscará la Embarca.ⁿ apresada, y la del Corsario, y toda su carga y Pertrechos; y de su producto se aplicará al

denunciador, ó denunciadores que justificaren el fraude, la tercera parte ótra a los Jueces, que conocieren de la Causa, y la otra a mi Fisco Real y á demas serán condenados los armadores en la perdida de las fianzas por la falta de fidelidad de su Capitan, y en la misma pena Capital si se aberiguare haber procedido por sus ynstrucciones, ó con noticia, y consentim.¹⁰ suyo en tan criminal negociacion.

82. Las represas que los Corsarios hicieren sobre Piratas Levantados ó Enemigos de mi Corona de Embarcaciones pertenecientes á vassallos mios ó de Potencias aliadas i neutrales, se determinarán segun lo dispuesto por las Ordenanzas de mi Armada Naval en su titulo de Presas: Con la sola reserva de que si al apresarlas el Enemigo ó Pirata estaban incursas, en el vicio del Contravando ó Comercio prohibido, serán declaradas de buena presa sin atencion á quien perteneciesen, ni a los tiempos lugares, y circunstancias en que se hizo el recobro.

83. Justificada la Pirateria dela Embarcacion por alguna delas circunstancias expuestas al Art.º 50,, desta Ordenanza ó por la de probarse haverse hecho Dueño de otras Embarcaciones con mano armada, y sin authoridad legitima para ello; será condenado el Capitan y todo su Equipage a la pena comun de Horca, que se egecutará prompta y publicamente para general escarmiento: Reservando de este suplicio solamente los que se verificare haver ignorantemente tomado partido en el Pyrata, ó haver sido por él violentados á servir en su Embarcacion, sin arvitrio de evadirse de la violencia.

84. Los Capitanes y tripulaciones de las Embarcaciones declaradas de buena Presa solo por emplearse en el Comercio prohibido con mis Costas, sin sospecha de Pyratismo, se remitiran en primera ocssion, y si pudiere ser al mismo tiempo que su Proceso respectivo, en partida de registro á la orden del Presidente de la Casa de Contratacion, con cuyo aviso mandaré dár las ordenes de lo que deva practicarse con ello. (:Permitiendose que los

Marineros comunes que que antes de salir de America para España quieran espontaneam.^{te} tomár partido en los Vageles demi Arm.^{da}, serecivan en ellos, de considerarse aproposito para su servicio: Pero el Capitan Maestre, Contra Mre, Sobrecargo y Piloto, serán remitidos indispensablemente, segun queda declarado.)

85. Los Vageles de Armada que en America sirvieren de Guardacost.^s ó con otros motivos navegaren sus Mares, se reglaran á todas las prevencioes de esta Ordenanza sobre reconocim.^{to} y detencion de las Embarcaciones que encontraren y reconocieren: Si en el Puerto a que se condugeren las Presas que hicisen, huviere Esquadra de Guerra de la misma Armada su comand.^{te} general y Ministro principal serán los Jueces naturale para determinaⁿ de su legitimidad con intervencion del Governador y Oficiales Reales, los quales terminado el juicio, no la tendrán en las óperaciones succesivas, sino para recaudar los Drós. delo que huviere producido la venta en almoneda de los generos: La reparticion de cuyo producto entre las tripulaciones se executará siempre segun las ordenes que tuviere a bien comunicar en el asunto; ó quando no las diere p.^r lo dispuesto en la ordenanza de la Armada en el titulo de Presas.

86., Siendo el Corso egecutado en America para guardar sus costas y limpiar sus Mares de Pyratas y tratantes en ilicito comercio un asunto tan importante a mi Corona, Es mi voluntad que toda mi gente de Mar, y guerra que en él se empleare, y los armadores de los corsarios gocen las exempciones y preeminencias que gozan la gente de mi Armada Naval; Que los servicios que hicieren en sus corsos se reputen como egecutados en los Vageles demi Armada, Y á los que se distinguieren en los Combates, ó hicieren accion señalada y de particular merito, los atendere y remuneraré con Honores y mercedes, singularmente a los Cavos que las egecutaren.

87. Las Embarcaciones Corsarias usarán de la Vandera que les está asignada por la ordenanza de la Arm.^{da} que es la blanca con el Aspa de borgoña, y en medio el Escudo de Castilla y Leon; podrán llevar á Bordo todo genero de Vanderas para usar de ellas seg.ⁿ convenga en los casos en q.^e és permitido por estilos de Mar; pero fuera de ellos, especialmente en los actos de combate y apresamiento de alguna Embarca.ⁿ tendrán arbolada su Vandera nrál, pena de ser el Capitan depuesto del mando y castigado segun corresponda.

88. Podrán también valerse del distintivo de Gallardete, mientras no esteen incorporados con Vagel de la Armada, á cuya vista hande recojerle, saludandolos quando los encuentren en senal de respecto y subordina.ⁿ Y en concurrencia de Navios de comercio, preferiran siempre los Corsarios; aun que sin facultad de mezclarse con ellos ni usar de acto de superioridad, que no se dirixa á asegurarlos en su navegacion y operaciones legitimas.

89. La Policia de las Embarca.^{nes} Corsarias estará á cargo de sus Capitanes á cuyo fin les concedo para dentro de ellas la jurisdiccion civil necesaria sobre sus tripulaciones para determinar sus Pleytos y contenciones provisionalmente, quedandoles siempre libre su recurso á los Gobernadores ó otros Jueces á quienes competa; y la criminal ceñida a multas, Prisiones, mortificaciones, y castigos ordinarios y precisos para mantener la quietud, disciplina subordinacion, y buen ór. indispensables.

90. En Delitos grandes mandará el Capitan asegurar al Delinquente y formar la sumaria de su causa con todas las confesiones y pruebas posibles para entregarla con el Reo al Gobernador del Puerto de su armamento ó del que sirve de ordinaria retirada de su Corso: Sin que tenga facultad el Corsario de pronunciar pena Capital, sino fuere en casos de summa urgencia, como de un levantamiento declarado en combate ó fuera de él, en los quales no haya otro arvitrio para sosegarle y asegurar la embarcacion, que el prompto exemplar castigo de alguno de los principales amotinados; tomando el Dictamen de sus Oficiales en la

mexor forma que el lance permita, y con la indispensable condic.ⁿ de haver de presentar después justifica.ⁿ por escrito de todo el subceso al Governador, quedando sugeto a lo que contra él resultare en Justicia.

91. Para estos casos y para los demas que diariamente ócurren en las operaciones del Corso y en el Gobierno político de las embarcaciones empleadas en él, que conviene se produzcan con la autenticidad necesaria para evitar dudas y contenciones, cada corsario llevará a su Bordo un Escrivano, que vajo de las penas de falsario, asista y intervenga, para dár fee y testimonio de los hechos y Documentos que se causaren, authorice los ynventarios testam^{tos} etcétera con la legalidad que corresponde.

92. Consecuentemente á la distincion con que és mi animo sean considerados los corsarios, Mando á los Governadores y Justicias de los Puertos, a los com.^{tes} y Offiz.^s de mis Vageles, y á todos los demas vassallos míos á quienes pertenezca, no les falten en cosa alguna á ella, antes bien les franqueentodo el favor auxilio y proteccion que hayan menester, alentandolos por todos los medios posibles al menor desempeño de sus Commissions.

A fin de que todo lo contenido en esta Ordenanza se guarde cumpla y egecute precisa y puntualmente segun y como en ella y en cada uno de sus Artículos se previene, revoco cavo y anulo qualesquiera Leyes Ordenanzas Cédulas y Ordenes que anteriormente se hayan promulgado y expedido en todo lo que puedan ser contrarias á esta; de la qual mando se pasen Copias á mi Consejo Real y Supremo de la Yndias, al Tribunal de la Casa de la Contratacion de ellas a los Virreyes, Presidentes, Audiencias, Capitanes generales, Governadores Oficiales Reales y demas Jueces y Ministros establecidos en aquellos Reynos para que todos y cada uno de ellos la guarden y hagan guardar sin interpretacion alguna y entreguen traslado fieles á las Embarcaciones que salieren á Corso: Y que assimismo se remitan Copias al Directos general de la Armada Commandantes grales. y

Yntendentes de sus Departamentos para gobierno de los Oficiales, y Ministros de Marina de mis Esquadras y Vageles sueltos que pasaren á aquellos dominios, á fin de que observen inviolablemente todo lo que en sus Articulos se dispone y manda por haora y hasta que yó tenga á bien declarar otra cosa que assi es mi voluntad y conviene ami Servicio. Dada en ».