

## CAPÍTULO TERCERO

### EL CORSO EN EL MÉXICO DEL SIGLO XIX

IV. El curso durante la guerra de Independencia . . . . .	259
V. La Junta Nacional Instituyente del Imperio Mexicano . . . . .	266
VI. Acta Constitutiva del 31 de enero de 1824 y Constitución Federal del 4 de octubre de 1824, discusiones en el Congreso sobre el curso . . . . .	268
Decreto del 9 de junio de 1824 sobre curso . . . . .	271
VII. Circular de la Secretaría de Guerra de 16 de agosto de 1830 por la que se establecen las prevenciones para el arreglo y legitimidad del comercio marítimo nacional . . . . .	280
VIII. Guerra de Texas y ley de 3 de febrero de 1836 que faculta al gobierno para permitir por ahora a los buques mercantes mexicanos, que se armen en su defensa . . . . .	281
IX. Guerra entre México y los Estados Unidos: el Reglamento de Corso de Particulares contra los Enemigos de la Nación de 26 de julio de 1846, y el Reglamento para el Corso de Particulares en la Presente Guerra, de 24 de septiembre de 1846 . . . . .	285
1. Autoridad competente para otorgar la patente . . . . .	286
2. Requisitos para obtener la patente . . . . .	287
3. Particularidades de las patentes y de su ejercicio . . . . .	289
A. Prohibiciones a los corsarios . . . . .	289
B. Incentivos . . . . .	291
4. Navíos que pueden ser detenidos y que se consideran como buena presa . . . . .	293
5. Procedimiento para declarar una presa como buena, autoridades que intervienen en el procedimiento y prohibiciones a los corsarios en su desempeño . . . . .	295

6. Propiedad de los bienes declarados como de buena presa y su repartición . . . . .	302
7. Enajenación de los bienes apresados . . . . .	303
8. Responsabilidad y sanciones económicas por daños ocasionados por corsarios y armadores . . . . .	303
9. Sanciones a las autoridades que conocen de los procedimientos de presas y sus obligaciones . . . . .	304
10. Trato dado a los prisioneros . . . . .	305
X. Decreto de 25 de enero de 1854 sobre causas de almirantazgo . . . . .	307
XI. Tratado de París de 30 de marzo de 1856 . . . . .	312
XII. El curso en la Constitución Federal de los Estados Unidos Mexicanos de 1857. Discusión de los artículos 72, F. XV, 85, F. IX y 111, F. II . . . . .	318
XIII. El curso durante el segundo Imperio mexicano . . . .	325
El Estatuto Provisional del Imperio Mexicano y las disposiciones relativas a la administración de justicia y organización del Departamento de Marina . . . . .	325
XIV. El curso en el periodo comprendido de 1857 a 1916 . .	329
1. Ley del 8 de septiembre de 1857 que reglamenta la marina nacional . . . . .	329
2. Reglamento de curso boliviano de 26 de marzo de 1879 . . . . .	330
3. Reglamento de la Secretaría de Guerra y Marina de 1881 . . . . .	332
4. Ordenanzas del Ejército y Armada de la República Mexicana del 15 de junio de 1897 . . . . .	333
5. Ordenanza General del Ejército y Ordenanza General de la Armada del 11 y 12 de diciembre de 1911	335

XV. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917. Discusión de los artículos 89, F. IX; 73, F. XIII y 117, F. II . . . . .	341
XVI. Conclusiones . . . . .	343

## CAPÍTULO TERCERO

### EL CORSO EN EL MÉXICO DEL SIGLO XIX

#### IV. EL CORSO DURANTE LA GUERRA DE INDEPENDENCIA

Como mencionamos en la introducción histórica al presente estudio, el corso desempeñó un importante papel en la guerra de Independencia.<sup>715</sup> Lewis Winkler Bealer afirma que “existieron, también, indicios de la existencia de corsarios ostensiblemente autorizados por el gobierno patriota de Méjico”.<sup>716</sup> En efecto, el 14 de julio de 1815, en Puruarán, el Supremo Gobierno Mexicano expidió un decreto a través del cual abría el corso para mexicanos y extranjeros contra España. Al parecer, la decisión de expedir patentes de corso se originó en el instructivo dirigido por José Álvarez de Toledo al gobierno insurgente el 15 de febrero de 1815, en donde especificaba los requisitos que debía llenar el futuro enviado diplomático (José Manuel de Herrera) a los Estados Unidos. Entre éstos, para poder tratar de potencia a potencia, se sugería aprobar una bandera nacional, envío de recursos para la compra de armas y otorgar patentes de corso.<sup>717</sup> Estas sugerencias se recibieron en mayo, se estudiaron durante el mes de junio, y en julio, momentos en que los poderes se encontraban en Puruarán, se dictó la resolución correspondiente. José Manuel de Herrera fue nombrado embajador plenipotenciario para Estados Unidos, y se autorizó la expedición de patentes de corso.<sup>718</sup>

715 Otras naciones hispanoamericanas dictaron disposiciones relativas al corso. Sabemos que el 18 de noviembre de 1816 se expidieron unas ordenanzas de corso en Buenos Aires, Argentina. Ignoramos si estuvieron vigentes o no. Véase A. G. N. Bienes Nacionales, año 1815, vol. 1537, exp. 3. El 20 de noviembre de 1817 se expidió un Reglamento de corso chileno. Véase Ávila Martel, Alamiro, “Las presas marítimas en el derecho patrio chileno”, p. 173.

716 Véase Winkler Bealer, Lewis, *Los corsarios de Buenos Aires y sus actividades en las guerras hispanoamericanas de la independencia, 1815-1821*, Buenos Aires, Cuni, 1943, p. 21.

717 Véase Lemoine, Ernesto, *Morelos y la revolución de 1810*, Gobierno del Estado de Michoacán, 1984, pp. 300-306.

718 *Idem*, p. 306.

Las condiciones que se establecieron en dicho documento fueron únicamente las relativas a la solicitud de la patente de corso y a la venta de las presas logradas.

Aquellos que quisieran armar un navío corsario debían acudir ante el Supremo Gobierno o su comisionado para solicitar la patente. En cuanto a la venta de las presas, los corsarios estaban autorizados para hacerlo en donde más les conviniera. Con esto, los corsarios estaban autorizados a pasar inclusive a puertos extranjeros para la determinación de las mismas. Al momento de efectuar la venta, el corsario debía pagar un 4% sobre el valor de la presa.

La determinación de si la presa era buena o mala quedó a cargo del comandante del territorio o puerto en donde fondeara el corsario, ya que como expresa el citado decreto, a esa fecha todavía no se contaba con las juntas de marina ni con mayores disposiciones sobre la materia. Evidentemente, el Supremo Gobierno pasó por alto las disposiciones españolas sobre la materia, específicamente la O. C. de 1801 con sus adiciones.<sup>719</sup>

Según Cárdenas de la Peña, José Manuel de Herrera llevó a Estados Unidos “cientos de ejemplares en blanco para llenarlos en su oportunidad [...]”.<sup>720</sup>

Dos días después, el 16 de julio, se le extendió a José Sauvinet, mexicano, una patente de corso para que armara la goleta llamada *El Hidalgo*, capitaneada por Adriano Graval y equipada con un cañón de doce libras, cuarenta fusiles y cincuenta hombres de tripulación. En la patente se le autoriza a correr los mares de la América septentrional y hacer el corso contra los buques y propiedades de España, bajo la bandera nacional.<sup>721</sup> A Sauvinet se le fijó una fianza de cinco mil pesos que debía ser entregada a los ministros de Hacienda encargados del ramo de marina para asegurar su buena conducta. Se le ordenó que debía abstenerse de agredir a las naciones amigas y neu-

719 El texto del decreto en mención puede consultarse en la obra de Enrique Cárdenas de la Peña, *Semblanza marítima...*, t. 2, documento 11. Cárdenas de la Peña trata del corso en la guerra de Independencia al principio de su obra citada. Después amplía la información a un capítulo entero en el que habla de la bandera insurgente y del corso en su obra *Historia marítima de México*, 1. *Guerra de Independencia 1810-1821*, México, Lito Ediciones Olimpia, 1973, vol. 1, pp. 214-220. Cabe mencionar que Raziél García Arroyo en su *Biografía de la marina mexicana. (Semblanzas históricas)*, México, Ed. de la Secretaría de Marina, Talleres Gráficos de la Nación, 1960, no hace mención alguna del corso insurgente.

720 Cárdenas de la Peña, Enrique, *Historia marítima...*, p. 215.

721 *Ibidem*.

trales. El conocimiento de las presas que hiciera y la declaración de su legitimidad correspondía a las autoridades de los puertos habitados de la nación. El texto de la patente estableció, además, que los comandantes generales de los diferentes estados de México, los comandantes principales de marina, oficiales de bajeles del Estado, capitanes de navíos mercantes, ministros de marina, capitanes de puerto, bahías, castillos, puestos militares, corregidores, alcaldes ordinarios y pedaneos, tenían la obligación de auxiliar al corsario y permitirle carenar y proveerse de todo lo necesario.<sup>722</sup>

El mismo autor señala que sin fecha exacta aparecieron dos pliegos que contienen veintiséis capítulos de unas disposiciones que debe cumplir un corsario de Texas al mando del capitán Luis Juffrein. Cárdenas afirma que en ese documento se discuten los premios, los castigos, el destino de las presas y el orden, entre otras cosas.<sup>723</sup>

Sabemos, gracias al testimonio de fray Servando Teresa de Mier, que el movimiento de Independencia contó con 56 corsarios que se dedicaron a hostilizar a los buques españoles. Mier hizo esta afirmación en la sesión del día 12 de abril de 1823 del Congreso Constituyente mexicano, mientras se discutía sobre el sello y colores del pabellón nacional. La comisión encargada de dictaminar sobre el asunto consideró que debería usarse el mismo que fue utilizado por los insurgentes, pues tenía la ventaja de haber cursado ya las aguas del seno mexicano y ser conocido en los puertos de los Estados Unidos. Mier, integrante de la comisión que propuso la adopción de dicho pabellón, señaló que los corsarios indicados la utilizaban

porque el almirantazgo que estaba daba patentes firmadas a nombre del gobierno insurgente, y por mano del general Victoria: así corrian los mares. Eran respetados en todos los puertos de América: en todas partes de América era reconocido el pabellon, y así no hemos querido mudarlo. Los colores blanco y azul eran colores de la casa de Moteczuma. Por eso mismo se movieron los insurgentes a adoptarlos[...] Nosotros adoptamos el blanco y azul hechos en cuadros para que no se equivoque con ninguna bandera, y en los Estados Unidos les parecia bien, porque desde lejos se conocia [...] y así hemos adoptado el que usaban los insurgentes, que está reconocido, como he dicho, en los Estados Unidos y en todos los puertos que se nos avecinan.<sup>724</sup>

722 Véase el documento 12 de la *Semblanza marítima...*, de Cárdenas de la Peña, t. 2.

723 Cárdenas de la Peña, Enrique, *Historia marítima...*, p. 218.

724 Véase *Actas constitucionales mexicanas (1821-1834)*, introducción y notas de José Barragán Barragán, México, UNAM, 1981, t. V, correspondiente al facscimular del t. IV

El dictamen de la comisión fue aprobado en su artículo 1º, pero el artículo 2º sufrió la oposición del señor Paz, quien optó por la bandera de los tres colores, a lo que contestó Mier insistiendo en el reconocimiento que se tenía en los Estados Unidos de la bandera insurgente. Sobre ese punto, el señor Sanmartín interpeló al señor Múzquiz, quien había acompañado a José Manuel Herrera a los Estados Unidos con las patentes de corso. Múzquiz declaró que efectivamente, en Luisiana la bandera era reconocida y las presas hechas a los españoles por los corsarios insurgentes se declaraban buenas, siempre que se acreditara contar con la patente del gobierno mexicano. Señaló que el único problema surgió cuando se tuvo que recurrir a juicio para determinar si la firma de la patente era efectivamente del general Victoria.

Respecto al reconocimiento de la independencia nacional, dijo que si bien el presidente de los Estados Unidos, James Madison, no hizo declaración alguna, cabía mencionar la respuesta dada al embajador español Luis de Onís, quien le había solicitado al gobierno estadounidense que

se entregasen varios individuos que estaban allí haciendo armas contra su nación, para remitirlos á su amo D. Fernando VII de quien decía eran vasallos: igualmente que no se admitiesen en los puertos de los Estados Unidos ningun barco que llevase el pabellon mexicano; y en esta peticion nos llamaba salteadores con los demas apodos que los españoles acostumbraban.<sup>725</sup>

La respuesta del gobierno fue que ellos no entregaban a ningún hombre, cualquiera que fuese el delito que hubieran cometido en otra parte, y que todos los puertos tenían órdenes de recibir a las embarcaciones que enarbolaran la bandera mexicana. Sin embargo, pese a los argumentos de la comisión, los artículos 2º y 3º fueron desechados por el pleno del Congreso.

Entre los nombres de los buques corsarios están el de *Julia*, *Independencia del Sur*, *Idas*, *Atrevido* y otros. Todos ellos al mando de capitanes extranjeros. Cárdenas de la Peña afirma que algunos de ellos participaron en las luchas de independencia de otros países latinoa-

del *Diario de las sesiones del Congreso Constituyente de México*, México, en la oficina de Valdés, 1823, pp. 262-263. El texto del dictamen puede consultarse en esas mismas páginas.

<sup>725</sup> *Idem*, pp. 265-266.

mericanos.<sup>726</sup> Aunque también tenemos noticias de corsarios latinoamericanos, específicamente argentinos, que actuaron en favor de la independencia de México. Según el testimonio de fray Servando Teresa de Mier, corsarios de Buenos Aires sitiaron puertos españoles.<sup>727</sup>

Los corsarios armados en Galveston durante la Independencia se tenían que sujetar a una serie de reglas que buscaban controlar sus operaciones. Se les obligaba a tomar cuatro prisioneros del buque apresado y conducirlos ante el juzgado de presas para verificar el comportamiento de los corsarios durante la aprehensión. Además, las patentes tenían una vigencia de cuatro meses únicamente, para así obligar al corsario a que se presentase a refrendarla, lo cual se efectuaba o no de acuerdo con su desempeño.<sup>728</sup> Durante mucho tiempo, dicho puerto fue la base de los corsarios Laffite, quienes con patentes otorgadas por los gobiernos insurgentes, conducían ahí sus presas y luego las introducían a Nueva Orleans y otros puntos de los Estados Unidos.<sup>729</sup>

Por su parte, la Corona española propició el armamento de buques corsarios para reprimir a los insurgentes en sus correrías por los mares americanos. El 1 de noviembre de 1816 se dictaron una serie de medidas que debían observar los corsarios españoles que habrían de combatir la insurgencia.<sup>730</sup> La cédula establecía que a los armados en corso y mercancía se les debía facilitar la artillería, pertrechos, pólvora y demás auxilios, pagando por ellos los precios corrientes, y siempre y cuando no hicieran falta para el servicio de la armada. Estos auxilios únicamente se les podrían otorgar a aquellos armadores que contaran con buques que estuvieran en estado de defensa contra insurgentes y corsarios.<sup>731</sup> La tripulación de estos navíos corsarios debía estar integrada cuando menos por la mitad de marinos españoles, pudiendo ser la otra mitad extranjeros, pese a la real cédula de 30 de marzo de 1714, que prohibía la contratación de ex-

726 Cárdenas de la Peña, Enrique, *Historia marítima...*, p. 218.

727 *Actas constitucionales mexicanas...*, t. X, correspondiente a las sesiones del mes de junio de 1824, del *Diario de las sesiones del Congreso Constituyente de la Federación mexicana*, sesión del día 8, p. 4.

728 *Ibidem*.

729 Winkler Baealer, Lewis, *op. cit.*, p. 74.

730 Cédula del 1º de noviembre de 1816, en Nieva, José María de, *Índices, cronológico, general y sustancial, por orden alfabético, de las materias que contienen los doce tomos y uno de apéndice de la colección de decretos del Rey N.S. Don Fernando Séptimo*, Madrid, de orden de S.M., Imprenta Real, 1828, pp. 230-231.

731 *Idem*, artículos 1-2.

tranjeros en las tripulaciones corsarias, y a la real orden del 28 de agosto de 1816, que prohibía otorgar patente a persona que no fuera española, con buque español y tripulación española.<sup>732</sup>

La cédula de 1816 establece por primera vez cuáles eran las características necesarias para poder considerar que un buque cuenta ya con los elementos necesarios. Para poder ser habilitado como corsario se requería lo siguiente:

a) Debía montar la artillería suficiente, no bastando con llevar dos o tres cañones de corso y del mismo calibre, algunas armas blancas y otras de chispa.

b) Asimismo, debía contar no sólo con la tripulación precisa para la maniobra, sino con los individuos necesarios para el manejo de la artillería y suficientes para evitar abordajes y sostener una defensa adecuada.

Además, a los corsarios que combatieron a los insurgentes americanos se les concedieron los siguientes privilegios:

1. La adquisición de todo el cargamento, efectos y demás mercancías que contuvieran los buques apresados, y los buques mismos.

2. Exención de todo derecho aunque los bienes apresados fueran extranjeros.

3. Arbitrio de tripular los buques con la gente que les convenga de cualquiera clase y estado que sea, salvo la que ya estuviera sirviendo en la armada.

4. Posibilidad de conservar la artillería y demás pertrechos facilitados por los arsenales reales según la ordenanza de corso de 1801 hasta su desarme.

5. La pólvora consumida en combate se les cobraría sólo en una tercera parte.

6. Sueldo por entero de su clase, y recompensas justas y proporcionadas a todo oficial de la Real Armada, piloto u oficial de ella que se dedicara a combatir a los insurgentes como capitán o como armador de corsos.<sup>733</sup>

<sup>732</sup> *Idem*, Real Orden del 28 de agosto de 1816, en Nieva, José María de, *Índices, cronológico, general y sustancial...*, p. 402.

<sup>733</sup> Real decreto del 8 de febrero de 1816, en Nieva, José María de, *Índices, cronológico, general y sustancial...*, pp. 230-231.

Así, se buscó que los corsarios españoles, en auxilio de la Marina Real española, reprimiesen a los corsarios e insurgentes americanos.<sup>734</sup>

Para 1818, el número de las presas hechas por los corsarios mexicanos en las costas de La Habana, Campeche y Veracruz no bajaba de cuarenta. Entre los corsarios estaban los hermanos Lafitte. Posteriormente, la actividad corsaria disminuyó. Sin embargo, el 27 de agosto de 1821 José Félix Trespalacios entregó a Alexandro Williams una patente de corso para hostilizar a los españoles, en un crucero que debía durar tres meses, otorgando una fianza de dos mil pesos.<sup>735</sup> Según fray Servando Teresa de Mier, en los ocho meses que duró el almirantazgo de Galveston se rindieron tal cantidad de presas, que se recaudaron 78 mil pesos de derechos.<sup>736</sup>

De cualquier manera, México, ya independiente, tuvo a su vez que habérselas constantemente con corsarios extranjeros que hostilizaron sus costas. Así, en la sesión del Congreso Constituyente Mexicano del día 20 de mayo de 1822, el comandante de Tampico informó al Congreso que habían dado fondo en ese puerto el bergantín *Carmen* procedente de Campeche, el paquebote *Ranger* y las goletas *San Juan* y *Bee* de Nueva Orleáns; la María Ana de Nueva York y “de arribada la *Rebeca*, por haberle dado caza un corsario a poco tiempo de su salida”.<sup>737</sup> Justo Sierra señala que en 1823 y 1824 el comercio de Yucatán sufrió una serie de depredaciones por parte de buques tripulados por belgas, holandeses, daneses, negros marrones y criollos de las Antillas, quienes actuaban provistos de patentes de corso colombianas, cuyo objetivo era interrumpir el comercio español, pese a lo cual hostilizaron con frecuencia las costas mexicanas.<sup>738</sup>

734 Por real orden del 28 de agosto de 1826 se mandaron recoger todas las patentes de corso y se prohibió su expedición sin el previo real permiso para ello, a excepción de los individuos de la matrícula de Benidorm que se dedicaban a la persecución del contrabando. Véase *idem*, p. 402.

735 Cárdenas de la Peña, Enrique, *Historia marítima...*, p. 220.

736 *Actas constitucionales mexicanas...*, t. X, correspondiente a las sesiones del mes de junio de 1824, del *Diario de las sesiones del Congreso Constituyente de la federación mexicana*, sesión del día 8, p. 4. Aquí, fray Servando habla de 58 corsarios, mientras que cuando se discutió la forma y colores del pabellón mexicano dio como cifra la de 56.

737 Véase *Actas constitucionales mexicanas...*, t. 2, vol. I, correspondiente al facsimilar del tomo I de las *Actas del Congreso Constituyente Mexicano*, en la oficina de Alejandro Valdés, Impresor de Cámara del Imperio, p. 302.

738 Justo Sierra, *op. cit.*, p. 83.

## V. LA JUNTA NACIONAL INSTITUYENTE DEL IMPERIO MEXICANO

El emperador Agustín de Iturbide, una vez disuelto el Congreso, convocó a una Junta Nacional Instituyente, que quedó instalada el 2 de noviembre de 1822, y trabajó hasta el 6 de marzo de 1823. Su objetivo era elaborar un proyecto de Constitución para el Imperio mexicano.

Durante sus sesiones empezaron a surgir voces que señalaban la necesidad de organizar militarmente al imperio. En la sesión del 4 de enero de 1823 el Ministerio de Guerra y Marina envió cinco oficios a la Junta sobre los puntos siguientes:

- necesidad de establecer el tribunal especial de guerra;
- conveniencia de crear el consejo del almirantazgo;
- organización y arreglo del ejército por medio de los capitanes generales de las provincias;
- organización del ejército en todas sus partes;
- necesidad de una escuela militar en el Imperio.

Dichos oficios se pasaron a las comisiones unidas de Guerra y Hacienda. Después no encontramos referencia alguna a dichos documentos; seguramente el poco tiempo que le quedaba de vida a la junta no permitió hacer un mayor examen de las propuestas. Es importante que se haya solicitado la creación de un consejo de almirantazgo, pues a él correspondería el conocimiento de las causas de corso y presas. Ya en la sesión del 24 de diciembre de 1822, el Ministerio de la Guerra había presentado un expediente relativo a la adopción de las medidas necesarias para tripular los navíos mexicanos con nacionales. Dicho expediente se turnó a una comisión especial. El 11 de enero del año siguiente se presentó el dictamen por dicha comisión, y se discutió también la necesidad de restablecer las matrículas de mar tal y como estaban en 1809.<sup>739</sup> El dictamen de la comisión

<sup>739</sup> Es decir, regidas por la O. M. M. de 1802. Véase *Actas constitucionales mexicanas...*, t. VII, correspondiente al facsimilar del tomo I del *Diario de la Junta Nacional Instituyente del Imperio Mexicano*, México, en la oficina de Alejandro Valdés, Impresor de Cámara del Imperio, 1822, pp. 163, 168 y 244. Las matrículas de mar habían sido extinguidas por las Cortes el 8 de octubre de 1820 mediante el decreto respectivo, que en su artículo 46 estableció que “en consecuencia de este decreto quedará extinguida la ordenanza de matrículas de mar del año del 1802 [...]”. Véase el *Decreto de 8 de octubre de 1820 por el que se extinguen las matrículas de mar, y se establecen las reglas para la navegación y pesca, y servicio militar de marina*, en Dublán, Manuel y José María Lozano, *Legislación mexicana...*, t. I, núm. 233, p. 535.

tiene gran importancia, pues nos da una idea del estado de la armada mexicana en esos primeros momentos de independencia, y la imperiosa necesidad de mejorar su situación, en donde el corso será una de las soluciones posibles.

La comisión señaló la urgencia de conseguir los nacionales necesarios para tripular los buques del imperio sin tener que acudir a mercenarios extranjeros. Expuso que, ínterin, se dictara un decreto para organizar la armada nacional,

se autorize al gobierno para que restituya las matrículas al modo antiguo, y tome todas las demas providencias convenientes para los importantes fines que se ha propuesto, dándose por derogadas las leyes españolas que embarazan ó entorpecen en cualquiera manera unas medidas tan útiles y provechosas.

Firmaron el dictamen los señores Elozúa, Abarca y Peón, mismo que quedó aprobado.<sup>740</sup> Con ello, podemos hablar de una primera vigencia de la Ordenanza de matrículas de mar de 1802. Sin embargo, no sería sino hasta febrero de 1842 cuando bajo el gobierno del general Santa Anna, el Congreso expidiera el decreto en donde de manera explícita restablece su validez.<sup>741</sup>

<sup>740</sup> *Idem*, p. 245.

<sup>741</sup> Véase el Decreto del gobierno del 10 de febrero de 1842 por el que se arregla el pago de las matrículas de mar, y se restablece á su vigor la ordenanza de 1802 en lo que no se oponga á la forma de gobierno de la nación, en Dublán y Lozano, *Legislación mexicana...*, t. 4, p. 115, núm. 2284.

VI. ACTA CONSTITUTIVA DEL 31 DE ENERO DE 1824  
Y CONSTITUCIÓN FEDERAL DEL 4 DE OCTUBRE DE 1824,  
DISCUSIONES EN EL CONGRESO SOBRE EL CORSO

El 20 de noviembre de 1823, la comisión encargada de elaborar el Acta Constitutiva presentó el proyecto esperado. La discusión del mismo se llevó a cabo del 3 de diciembre de ese año al 31 de enero del siguiente, fecha en que se aprobó con el nombre de Acta Constitutiva de la Federación Mexicana. El 1 de abril siguiente, el Congreso inició la discusión del proyecto de Constitución, misma que fue aprobada el 3 de octubre de 1824, firmada el 4 y publicada el 5 por el Ejecutivo con el nombre de Constitución Federal de los Estados Unidos Mexicanos.<sup>742</sup>

En el Acta Constitutiva, al tratar de la división de poderes, se establece que pertenece exclusivamente al Congreso General, dar leyes y decretos:

Artículo 13, fracción XIV. “Para conceder patentes de corso, y declarar buenas o malas las presas de mar y tierra.” Sin embargo, se omitió establecer cuál es la autoridad competente para otorgar dichas patentes.

El Acta no contiene otras referencias al corso. Será en la Constitución en donde se establezcan con mayor claridad las disposiciones sobre la materia. Los artículos constitucionales que tratan del corso son los siguientes:

- El 50, fracción XVII, establece que dentro de las facultades exclusivas del Congreso general está la de “Dar reglas para conceder patentes de corso, y para declarar buenas o malas las presas de mar y tierra”;
- El 110, fracción XII, se refiere a la atribución del presidente para “Declarar la guerra en nombre de los Estados Unidos Me-

<sup>742</sup> Véase Tena Ramírez, Felipe, *op. cit.*, p. 153. El texto del Acta y de la Constitución pueden consultarse en las páginas 154 a 195. Existe una edición facsimilar junto con una transcripción del Acta, publicada con motivo del sesquicentenario de la República Federal y Centenario de la Restauración del Senado, México, enero de 1974. Puede verse también H. Cámara de Senadores de los Estados Unidos Mexicanos, *Primer Centenario de la Constitución de 1824*. Obra conmemorativa dirigida por el Dr. Pedro de Alva y el profesor D. Nicolás Rangel, México, talleres gráficos Soria, 1924. También en José M. Gamboa, *Leyes constitucionales de México durante el siglo XIX*, México, Oficina Tip. de la Secretaría de Fomento, 1901, pp. 313 y ss.

- xicanos, previo decreto del Congreso general, y conceder patentes de corso con arreglo a lo que dispongan las leyes”, y
- El 137, fracción V, párrafo sexto, señala las atribuciones de la Suprema Corte de Justicia para conocer “De las causas de almirantazgo, presas de mar y tierra, y contrabandos; de los crímenes cometidos en alta mar [...]”.

En el proyecto de Constitución sometido al Congreso para su discusión en la sesión del 1 de abril de 1824 las facultades del Congreso se contenían en el artículo 14 a lo largo de sus 25 fracciones. En la fracción 12 se estableció que era el Congreso el que estaba facultado para “Conceder patentes de corso y declarar buenas ó malas las presas de mar y tierra”.<sup>743</sup> El inicio de la discusión del artículo en comento se llevó a cabo durante la sesión del 8 de mayo. El diputado José Basilio Guerra inició los debates al llamar la atención sobre la discrepancia de textos entre el proyecto de Constitución y el Acta Constitutiva. Señaló que la facultad de dar patentes de corso conviene al Ejecutivo y de ninguna manera al Legislativo. Para llegar a esa conclusión, señaló, en referencia al Acta Constitutiva, que

no se trata de dar leyes para conceder patentes de corso, porque la letra del artículo indica que el Congreso há de expedir las patentes, ó á lo menos acordarlas segun se le fueren pidiendo, y convenga concederlas; mas si se dice que solo se entiende la facultad para dar leyes entonces digo que es inútil, porque si el poder ejecutivo há de conceder dichas patentes, no hay duda en que se ha de arreglar á las leyes, y que estas leyes no pueden ser dictadas sino por el congreso general. Que al poder ejecutivo toca conceder patentes de corso, me parece claro, porque esta es una medida que se dirige á aumentar la fuerza marítima nacional para hostilizar á los enemigos, y el dirigir esta operacion es propio del poder ejecutivo, como tambien el calificar las circunstancias de los que soliciten esas patentes.<sup>744</sup>

<sup>743</sup> Véase *Actas constitucionales mexicanas...*, t. VIII, correspondiente a las sesiones del mes de abril de 1824, del *Diario de las sesiones del Congreso Constituyente de la Federación mexicana*, pp. 4 y 5.

<sup>744</sup> Decidimos transcribir textualmente su argumento, pues de ahí vendrá la modificación al proyecto, para quedar como se expresa en el texto constitucional. Véase *Actas constitucionales mexicanas...*, t. IX, correspondiente a las sesiones del mes de mayo de 1824, del *Diario de las sesiones del Congreso Constituyente de la Federación mexicana*, p. 451.

Continuó diciendo que en cuanto a la facultad para declarar buenas o malas las presas de mar y tierra, ésta le corresponde al Poder Judicial y no al Legislativo. Tan es así que “hace pocos días que no quiso resolver sobre una solicitud de los interesados en la presa de ciertos efectos que condujo la goleta *Maria Francisca*”.<sup>745</sup> Añadió que si se debe entender que el Congreso general sólo daría las leyes necesarias para tal declaración, era inútil señalarlo expresamente, pues las leyes no podían ser dictadas sino por el Congreso, repitiendo el argumento respecto a las patentes. Terminó su intervención solicitando la no aprobación del artículo en discusión. En ese momento se suspendió la sesión.

La discusión de la fracción 12 del artículo 14 no se retomó hasta el 10 de mayo. Según el *Diario de sesiones*, al inicio de la continuación de la discusión se hicieron algunas observaciones sobre los abusos cometidos por los corsarios. Desgraciadamente no se transcribieron dichos comentarios en el acta de ese día. La discusión continuó y el diputado Zavala apuntó que no quedaba claro si el Congreso tenía facultad para conceder las patentes o sólo para dar las leyes relativas a su otorgamiento, a lo que contestó el diputado Cañedo con una interpretación interesante en apoyo al texto del proyecto. Cañedo dijo que cuando el gobierno se presente ante el Congreso informando sobre los puntos en donde puede presentarse una amenaza enemiga, el Congreso en ese momento decretará que el gobierno puede dar patentes de corso,

pero no á Pedro ni á Juan, porque esos ya son individuos; sino que solo el congreso dé las patentes, es decir, en tiempo de guerra; porque entonces el congreso como legislador y que ve en grande las cosas [...] da el sello á todas aquellas declaraciones que por si el gobierno no podria hacer.<sup>746</sup>

En realidad, lo que proponía Cañedo era una especie de intermediación del gobierno entre el Congreso y particulares interesados en armar en corso. Terminó señalando que lo que hacía el Congreso era habilitar y dar las bases para que determinados individuos dieran las patentes. Acto seguido intervino el diputado Marín, expresando una duda que tal vez se albergaba en más de un miembro del Congreso: “¿es lo mismo dár patentes de corso, que dár reglas para espedir esas

<sup>745</sup> *Idem*, p. 452.

<sup>746</sup> *Idem*, p. 460.

patentes?" Este cuestionamiento no hace sino dejar claro que la materia del curso no tenía la difusión necesaria como para poder discutirlo eficazmente.

El diputado Vélez intervino en la discusión en apoyo a las palabras de Guerra en cuanto a que la inteligencia del artículo en discusión es que al Congreso general le corresponde dar las leyes para conceder patentes de curso, por lo que no consideraba necesario poner la expresión "dar leyes para". Finalizó su intervención señalando que no había motivo para demorarse tanto en un artículo que *no podía dejar de aprobarse*<sup>747</sup> y en cuya discusión se perdía inútilmente el tiempo.<sup>748</sup>

Nuevamente intervino José Basilio Guerra oponiéndose al artículo aun y cuando se le añadiera "dar leyes para arreglar", pues es lo mismo que decir dar leyes para dar leyes. Finalmente, no hubo lugar a votar y se mandó nuevamente a la comisión.

El tema del curso no se volvería a tocar sino hasta la sesión del 31 de mayo, en donde se dio cuenta con un oficio de la Secretaría de Guerra, proponiendo se le diera patente de curso a un individuo "cuyo nombre conviene ocultar". El oficio se pasó a la comisión de Constitución. Otro oficio aparentemente recordatorio del primero se leería en la sesión del 3 de junio. La discusión del artículo reformado del proyecto de Constitución se continuó el día 15 de junio. El ahora artículo 16 decía "Dar leyes para conceder patentes de curso y declarar buenas ó malas las presas de mar y tierra". En el *Diario de sesiones* se asienta que no se discutió por estar ya aprobada dicha fracción en el Acta Constitutiva.<sup>749</sup>

### *Decreto del 9 de junio de 1824 sobre curso*

Por decreto de fecha 9 de junio de 1824 se decidió mantener en vigor la O. C. de 1801.<sup>750</sup> El citado decreto estableció que:

<sup>747</sup> El énfasis es nuestro.

<sup>748</sup> El Acta Constitutiva establecía en su artículo 35 que sólo podría variarse "en el tiempo y términos que prescriba la Constitución general". De la simple lectura se desprende que en las discusiones sobre el proyecto de Constitución no se puede modificar lo dispuesto en el Acta en relación con el curso. Tal asunto lo hizo notar el diputado Vélez, diciendo que se estaba dando un mal ejemplo, pues no se estaba respetando el texto del Acta, y ya que todavía no se tenía el modo y términos para variarla, ¿para qué discutir artículos que no se pueden modificar todavía? *Idem*, p. 461.

<sup>749</sup> *Actas constitucionales mexicanas...*, t. X, correspondiente a las sesiones del mes de junio de 1824, del *Diario de las sesiones del Congreso Constituyente de la Federación mexicana*, p. 8 del día 15.

<sup>750</sup> Véase Gutiérrez Flores Alatorre, Blas José, *Leyes de reforma*, México, Miguel Zorzoza, Impresor, 1870, t. II, parte II, p. 176. El decreto puede también ser consultado

El soberano congreso general constituyente, habiendo tomado en consideración la consulta que le hace el gobierno por la secretaría de guerra y marina, fecha 29 de mayo del presente año,<sup>751</sup> ha tenido á bien decretar lo siguiente:

1. El Poder Ejecutivo dará patentes de corso a nacionales y extranjeros.

2. Se ajustará por ahora á la ordenanza española contenida en la ley 4a, título 8º, libro 6º, de la Novísima Recopilación de Castilla,<sup>752</sup> con la 5a, 6a y 8a que le siguen en lo adoptable,<sup>753</sup> y que no este en oposición con nuestro actual sistema y leyes vigentes, pudiendo tomar mayores precauciones respecto de los extranjeros no nacionalizados.

3. A la posible brevedad formará un reglamento de corso, que remitirá al congreso para su aprobación.<sup>754</sup>

Las sesiones del Congreso que llevaron a la aprobación del decreto en cuestión se iniciaron el día 8 de junio, fecha en que se puso a discusión un dictamen de la comisión de Constitución sobre patentes de corso. Carlos Bustamante tomó la palabra en favor del otorgamiento de patentes y resaltó la utilidad que resultó de su otorgamiento en la guerra de Independencia por la decisión del Congreso de Chilpancingo. José Basilio Guerra señaló que no debía tratarse el asunto sin antes resolver si le correspondería al Poder Ejecutivo conceder las patentes de corso. Rejón le contestó que en el Acta Constitutiva se le concedía al Congreso general la facultad de dar leyes para conceder patentes de corso, con lo que se declaró estar suficientemente discu-

en la *Colección de órdenes y decretos de la Soberana Junta Provisional Gubernativa y Soberanos Congresos Generales de la Nación Mexicana*, México, Imprenta de Galván a cargo de Mariano Arévalo, 1829, t. III, que comprende las del segundo constituyente, p. 52.

751 Caber mencionar que en la sesión de ese día no se menciona haber recibido oficio alguno en esta materia.

752 Es decir, la O. C. de 1801.

753 La ley 5º es la *Real Cédula del 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*, ya estudiada y que Jacinto Pallares consideraba que al no haber sido expresamente derogada no contraría al derecho público (Pallares, Jacinto, *El Poder Judicial o tratado completo de la organización, competencia y procedimientos de los Tribunales de la República Mexicana*, México, Imprenta del Comercio, de Nabor Chávez, 1874, edición facsimilar, Tribunal Superior de Justicia del D.F., México, 1992, p. 660, nota 1); la ley 6º es el título 10º, artículos 6, 7, 8 y 9 de la O. M. M. de 1802; y la ley 8º se refiere al título 6º, artículos 4 al 9 de la misma O. M. M. Véase la *Nov. Rec.*, en *Los códigos españoles...*, Madrid, 1850, t. VIII.

754 Puede consultarse en Dublán, Manuel y José María Lozano, *Legislación mexicana...*, t. I, p. 709.

tido el dictamen en lo general y haber lugar a la votación. El proyecto de decreto establecía lo siguiente:

Artículo primero. El Poder Ejecutivo dará patentes de corso á los hijos de la república, como á los extranjeros. [...]

Artículo segundo. Se ajustará por ahora á la ordenanza española contenida en la ley cuarta, título octavo, libro sexto de la recopilación de Castilla con la quinta, sexta, y octava que le sigue, y tratan de la materia, en lo adoptable, y que no esté en oposición con nuestro actual sistema de gobierno.<sup>755</sup>

El hecho de que de acuerdo con el artículo 1º del proyecto el gobierno pudiera dar patentes tanto a nacionales como a extranjeros produjo una reacción inmediata por parte de algunos miembros del Congreso. Primero se argumentó que la O. C. de 1801 no contempla el otorgamiento de patentes a extranjeros. El diputado Manguino se opuso a la redacción que presentaba al proyecto, ya que no se le exigía mayores garantías a los mismos, quienes a su juicio tenían mayores posibilidades de cometer abusos que los corsarios nacionales. Señaló que cuando José Manuel Herrera estableció un almirantazgo en Galveston los corsarios extranjeros por él habilitados cometieron una serie de atrocidades que desacreditaron al pabellón nacional. Solicitó que la comisión se encargara de establecer las medidas necesarias para evitar tales abusos. Ramos Arizpe contestó a esta primera intervención señalando que el artículo atacado ya había sido prácticamente aprobado por todos. Además, después de dejar sentada la importancia del corso para México, declaró que dejar fuera a los extranjeros era casi como no permitir el corso. Su argumento nos da una idea de la situación de la actividad corsaria. Ramos Arizpe afirmó que, según la información con la que contaba, en los catorce años de guerra contra España ningún nacional había armado embarcaciones corsarias.<sup>756</sup> Se manifestó por que en un futuro se dejase completamente la práctica del corso, pero señaló que dadas las circunstancias y que además España tenía corsarios armados en las Antillas contra México, era necesario contrarrestar tal situación. Sobre la aplicación provisional de la O. C. de 1801, declaró que

<sup>755</sup> *Actas constitucionales mexicanas...*, t. X, correspondiente a las sesiones del mes de junio de 1824, del *Diario de las sesiones del Congreso Constituyente de la Federación mexicana*, sesión del día 8, p. 2.

<sup>756</sup> *Idem*, pp. 2 y 3.

a la comisión le ha parecido que se puede tener por un decreto provisorio del momento, á fin de que no se carezca del buen resultado que podría ofrecer el curso mientras se toma en consideración esta materia grave por el gobierno y mandando un reglamento al congreso se entre á buscar esa perfección á que aspira el sr. Manguino [...] Hay una ley ecsistente, no la mas perfecta; pero ley que usa el enemigo con la que á lo menos se puede poner en movimiento un resorte indispensable para alejar de las costas una porcion de buquecillos indecentes, que es una verguenza que hagan el contrabando, y frustren las leyes mas sabias y conservadoras de la independendencia.<sup>757</sup>

Fray Servando Teresa de Mier intervino nuevamente en las discusiones sobre el tema, al considerar que los españoles habían tomado las suficientes precauciones en su O. C. que pueden contener a los extranjeros. Finalmente, se pronunció por la aprobación del artículo, y la discusión fue suspendida.

El decreto fue aprobado, como ya se señaló, en la sesión del 9 de junio. Se inició con la discusión del artículo 2º del proyecto, en donde el diputado Cabrera insistió en que la O. C. de 1801 no hablaba de extranjeros, y presentó los mismos argumentos que se habían vertido ya en contra de que se les otorgase patentes. José Basilio Guerra aclaró que el decreto en cuestión prescribía ya bastantes precauciones, como era la fianza exigida, además de que el gobierno tendría que averiguar suficientemente sobre la conducta de los solicitantes antes de otorgarles la patente. Ante las oposiciones de los diputados Florencio Martínez, Copca y Viya; Rejón, Espinosa y Ramos Arizpe propusieron que para evitar mayores discusiones se le añadiese al artículo que el gobierno podría tomar mayores precauciones tratándose de extranjeros no nacionalizados. Gracias a esta última adición se aprobó el artículo segundo. Posteriormente se pasó a la discusión del artículo 3º del proyecto, que establecía que “A la posible brevedad formará [el Supremo Poder Ejecutivo] un reglamento de curso, y lo pasará al congreso para su aprobación”. Este último no mereció discusión alguna y fue aprobado, con lo que el decreto en su totalidad quedó terminado.<sup>758</sup>

El Poder Judicial de la Federación residía en la Suprema Corte de Justicia, en los tribunales de circuito y en los juzgados de distrito.<sup>759</sup> De los juicios de presas conocían en primera instancia los juzgados

<sup>757</sup> *Ibidem*.

<sup>758</sup> *Idem*, sesión del día 9 de junio, p. 2.

<sup>759</sup> Art. 123 de la Constitución Federal de 1824.

de distrito, en segunda instancia los tribunales de circuito<sup>760</sup> y en una tercera y última instancia la Suprema Corte de Justicia.<sup>761</sup> En cuanto a la competencia de los juzgados de distrito para conocer en primera instancia de los juicios de presas, cabe preguntarse ¿qué sucedía en aquellos lugares en donde no se había instalado aún el juzgado de distrito correspondiente? Sobre este punto resulta altamente ilustrativo, e inclusive nos da la respuesta, el juicio llevado a cabo en 1828 cuando se presentó en el puerto de Veracruz, apresado por la goleta de la armada *Congreso Mexicano*, el bergantín español *San Buenaventura*.<sup>762</sup> Una vez llegados a puerto, el 16 de enero de ese año se reunió la junta de marina para hacer la declaración correspondiente. Después del procedimiento, la presa fue declarada por buena y se ordenó que los efectos fueran depositados en los almacenes de la aduana de Veracruz. Posteriormente se procedió a hacer el avalúo del buque y de su armamento para citar el día fijado para su remate.

Sin embargo, aparentemente se le ordenó a la junta de marina que remitiese los autos al alcalde primero de Veracruz, don Francisco de Paula Mora, quien se ostentaba como juez interino de distrito.<sup>763</sup> El alcalde confirmó la sentencia de la junta y ordenó el desembarco del bergantín apresado, para lo cual se le notificó al comandante de marina, David Porter, quien solicitó los antecedentes que justificaran el

760 José Luis Soberanes Fernández señala respecto a los juzgados de distrito y tribunales de circuito, que la Ley de los Tribunales de Circuito y Juzgados de Distrito, de 22 de mayo de 1834 en relación con la anterior de 20 de mayo de 1826, se encargaban de disponer la división territorial, residencia, salarios, competencia, integración, suplencias, etc. de los mismos. *El Poder Judicial federal en el siglo XIX. (Notas para su estudio)*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1992, pp. 58-61. Véanse también los artículos 142 y 143 de la Constitución Federal de 1824. La Ley de los Tribunales de Circuito y Jueces de Distrito de 20 de mayo de 1826 puede consultarse en Dublán, Manuel y José María Lozano, *Legislación mexicana...*, t. I, pp. 796-797, especialmente el art. 10. La Ley de los Tribunales de Circuito y Juzgados de Distrito de 22 de mayo de 1834 también en Dublán, Manuel y José María Lozano, *op. cit.*, t. 2, pp. 695-699, especialmente los arts. 11 y 12.

761 Tapia, Eugenio de, *Febrero mexicano*, Méjico, Imprenta de Galván á cargo de Mariano Arévalo, 1834, t. I, p. 332, nota 6. Véase artículo 24, f. 5º de las Bases para el Reglamento de la Suprema Corte de 14 de febrero de 1826, en Dublan, Manuel y José Ma. Lozano, *Legislación mexicana...*, t. I, p. 774 y art. 137, f. V, p. sexto de la Constitución Federal de 1824. Véase también José Luis Soberanes Fernández, *op. cit.*, pp. 56 y 61.

762 *Toca a la competencia suscitada entre el Alcalde 1º y Juez de Distrito interino de Veracruz D. Fran. Co. de Paula Mora y el Comandante general de la escuadra de la República Mexicana C. David Porter, sobre el conocimiento de la presa q. el navío de guerra nacional Congreso Mexicano, verificó con el Bergantín Español San Buenaventura*, año de 1828, A. G. N., Ramo Suprema Corte de Justicia, caja 197, legajo 1, 9 de AR.

763 No pudimos encontrar la orden que supuestamente recibió la Junta para remitir dichos autos.

desembarco y el posterior depósito en la aduana.<sup>764</sup> El problema consistía en determinar si era el alcalde o el comandante Porter quien estaba autorizado para la venta de las mercancías y si éstas habían de depositarse o no en los almacenes de la aduana. En el dictamen rendido por el fiscal en la Suprema Corte de Justicia el 6 de septiembre de 1828 se señaló que el alcalde estaba equivocado al creer que tenía el carácter de juez de distrito interino. “Los jueces de los Estados, autorizados por la necesidad, han conocido y aun conocen de las causas de contrabando en donde todavía no se han instalado los juzgados de distrito”,<sup>765</sup> a la sazón el de Veracruz. En el caso en cuestión, el alcalde de Veracruz no tenía, como juez de distrito, una interinidad oficial, sino que simplemente actuaba como tal en ausencia del juzgado competente. La solución propuesta por el fiscal de la Suprema Corte fue la de reconocer la competencia de la junta de marina, mientras no se instalara en Veracruz el juzgado de distrito correspondiente, ya que “siendo, pues, la Junta de marina el tribunal, q, por las leyes antiguas debe conocer en las presas de mar, es muy competente para seguirlo haciendo mientras q, no se instale aquel juzgado”. De ahí que la junta nunca debió haberle enviado al alcalde la sentencia, y éste nunca debió haberla confirmado ni mandado ejecutar.<sup>766</sup>

De lo anterior podemos suponer que en ausencia del juzgado de distrito correspondiente al puerto de arribo, conocería la junta de marina establecida en él, de acuerdo con el artículo 12 de la O. C. de 1801. A falta de esta junta, entonces actuaría el alcalde como juez de presas.

La ejecución de la sentencia de la junta, a falta de juez de distrito, le correspondía al comandante de marina, David Porter.<sup>767</sup>

<sup>764</sup> David Porter era un marino estadounidense de amplia experiencia que solicitó al gobierno de México servir en la Marina, y fue admitido con el grado de capitán de navío. En 1826 tomó el mando de la escuadrilla, designándosele comodoro. Porter trajo al castellano reglamentos de la armada estadounidense e implantó prácticas militares para sus hombres. La escuadrilla por él organizada alcanzó gran eficiencia y, según Lavallo Argudín, estuvo autorizado para entregar patentes de corso, de las que únicamente otorgó una al buque *La Molestadora*. Véase Lavallo Argudín, Mario, *La armada en el México Independiente*, México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, Secretaría de Marina, 1985, pp. 65-76.

<sup>765</sup> *Toca a la competencia suscitada entre el Alcalde 1º y Juez de Distrito interino de Veracruz...*, foja 9.

<sup>766</sup> *Idem*, foja 9v.

<sup>767</sup> Porter falleció tiempo después al mando del navío *Guerrero*, con lo que cesaron las operaciones marítimas, y la escuadra a su cargo se fue inutilizando hasta perderse los últimos buques a manos de franceses en 1838. Véase Alamán, Lucas, *Historia de México*, 2a. ed., México, Jus, 1968, t. V, p. 566.

El dictamen del fiscal fue adoptado por la primera Sala de la Suprema Corte, y el 14 de septiembre de ese año se resolvió que los autos debían ser remitidos al comandante de marina para que ejecutara la sentencia de la junta.

El procedimiento a seguir en los juicios de presas era el establecido en la O. C. de 1801, que ya fue analizado en su oportunidad.

Los efectos del decreto no fueron los esperados, al menos en lo referente a San Juan de Ulúa, que estaba todavía en manos de España, ya que no se tienen noticias de que se haya armado buque corsario alguno para intentar recuperarla.<sup>768</sup> La brevedad establecida en su artículo 3º para formar un reglamento de corso por desgracia no sería observada. La serie de acontecimientos que envolvieron al país no permitieron que con la prontitud deseada se legislara nuevamente sobre corso sino hasta la Guerra de Texas en 1836. El esperado reglamento de corso no vería la luz sino hasta veinte años después del decreto en que se ordena su elaboración, el 26 de julio de 1846.

Cabe preguntarse si la necesidad de contar con una marina suficiente para defender las costas mexicanas estaba debidamente cubierta. Recordemos que el corso viene a desempeñar las funciones que en realidad le corresponde a la armada y que no cuenta con la capacidad material para lograrlo. Para 1825 las fuerzas navales de la República mexicana consistían en:

- Un navío de 68 cañones,
- una fragata de 40 cañones,
- una corbeta de 30 cañones,
- seis bergantines de 20 cañones cada uno,
- cuatro goletas,
- ocho cañoneras, y
- un buque de depósito.

Dentro de las prioridades del gobierno en ese año —informó al congreso Manuel Gómez Pedraza, secretario del ramo de Marina— estaba la de crear y organizar una fuerza naval capaz de defender las costas y estrechar el bloqueo a San Juan de Ulúa,<sup>769</sup> de ahí que se

<sup>768</sup> Rivera Gambas, Manuel, *Historia antigua y moderna de Jalapa y de las revoluciones del estado de Veracruz*, México, Citlatépetl, 1959, t. IV, p. 151.

<sup>769</sup> Véase *Memoria de Marina, presentada a las Cámaras por el Secretario de Estado y del despacho del Ramo el 25 de diciembre de 1825*, México, Imprenta del Supremo Gobierno, 1826, p. 3, en AHUIA Jx 362. A2 M4.

pensara en el corso como un medio accesible para lograrlo.<sup>770</sup> Gómez Pedraza terminó su informe diciendo también que “hasta ahora no tiene la república escuadras numerosas de que disponer; tampoco su situación geográfica las necesita, pero si cuenta con elementos bastantes para organizar y sostener una fuerza que la haga respetar”.<sup>771</sup> Es interesante que pese a lo extenso de las costas mexicanas no se considerase necesario contar con mayores recursos materiales para su defensa. Aquí el corso debía haber jugado ese papel.

Debemos mencionar que el presupuesto de Guerra y Marina en 1825 fue de \$18,916,524 pesos, mismo que habría de reducirse para 1826 a \$13,687,083 pesos “sin desatender las principales necesidades del ejército y armada”. La razón de esta reducción presupuestal consistió en que una vez terminada la guerra de Independencia, ya no era necesario tener a todo el ejército en pie, pues con las fuerzas existentes a esa fecha era suficiente para sostener la libertad y la independencia mexicanas.<sup>772</sup>

Para 1828, el estado de la marina mexicana, según el informe rendido en La Habana por Eugenio Aviraneta, no era nada halagador.<sup>773</sup> Se componía de los siguientes buques:

- navío *Asia* (en buen estado, con 700 plazas de marinería, que posteriormente se llamaría *Congreso mexicano*);
- corbeta *Libertad* (antiguo buque mercante de la Carrera de Indias);
- bergantín *Victoria* (excluido del servicio, haciendo las veces de pontón);
- bergantín *Brabo* (viejo y con el palo mayor podrido en el fondo);

<sup>770</sup> San Juan de Ulúa cayó en manos de las fuerzas mexicanas en noviembre de 1825, y el informe de Gómez Pedraza es de diciembre de ese año. Según su autor, “la posesión de esa fortaleza prueba bastantemente los servicios de la marina; á ella se debe en gran parte, su ocupación, ya por el asedio riguroso que sostuvo, ya por haber hecho retroceder la escuadrilla de la Habana que conducía el relevo”, *Memoria de Marina...*, p. 3. Sobre la acción naval que llevó a la toma de San Juan de Ulúa véase Cárdenas de la Peña, Enrique, *Veracruz y Sáinz de Baranda en la vida de México*, México, Secretaría de Marina, 1965.

<sup>771</sup> *Memoria de Marina...*, p. 5.

<sup>772</sup> Véase la *Memoria del Secretario de Estado y del despacho de la Guerra, presentada a las Cámaras en enero de 1826*, México, Imprenta del Supremo Gobierno, 1826, p. 14, en AHUIA, Jx 362.A2 M4 018461.

<sup>773</sup> Véase Aviraneta e Ibarгойen, Eugenio de, *Mis memorias íntimas 1825-1829*. Las publica por vez primera D. Luis García Pimentel, *Documentos históricos de Méjico*, Méjico, Moderna librería religiosa de José L. Vallejo, 1906, t. III, pp. 260-261.

- bergantín goleta *Hermon*, y
- dos goletas costeras inservibles.

En opinión de Aviraneta, dado el estado de penuria en que se encontraba el erario mexicano, “es imposible que puedan emprender ninguna expedición marítima, ni comprar buques del extranjero”.<sup>774</sup>

774 *Idem*, p. 261.

VII. CIRCULAR DE LA SECRETARÍA DE GUERRA DE 16 DE AGOSTO DE 1830 POR LA QUE SE ESTABLECEN LAS PREVENCIONES PARA EL ARREGLO Y LEGITIMIDAD DEL COMERCIO MARÍTIMO NACIONAL

El 16 de agosto de 1830 la Secretaría de Guerra emitió una circular por la que se establecieron una serie de disposiciones relativas a la adquisición de buques extranjeros en los puertos mexicanos, la nacionalización de los mismos y la dotación de personal y armamentos en curso.<sup>775</sup> En el proemio señala que pese a estar dispuestas ya las formalidades que rigen los asuntos señalados “se han notado muchas variaciones y abusos con detrimento de los intereses públicos e inobservancia de las leyes navales [...]”, por lo que el vicepresidente Anastasio Bustamante decidió hacer una serie de prevenciones al respecto.

En cuanto al curso, la circular se refiere básicamente a los requisitos para armar una embarcación en caso de guerra. El artículo 9º estableció que los mexicanos o extranjeros residentes en México que aspirasen a armar un buque con objeto de hacer la guerra a enemigos de la nación, estaban obligados a llevarlo a cabo en los puertos de las comandancias de los Departamentos de Marina a que pertenecieran, con la intervención de los comandantes de marina y de acuerdo con lo previsto por el título 10 de O. M. M. y lo establecido por la O. C. de 1801.

Se estableció además que los corsarios no podrían salir a hacer el curso sin que se hubiera rendido un informe por el comandante de marina sobre el cumplimiento de todas las formalidades requeridas.

Es importante hacer notar que estas disposiciones no hacen más que confirmar lo ya establecido con anterioridad, específicamente en el decreto de 9 de junio de 1824, claro indicio de la falta de un control eficaz sobre los armamentos.

A partir de este decreto, las disposiciones sobre curso no variaron sino hasta seis años después, momento en que se inició la guerra de Texas.

<sup>775</sup> *Circular de la Secretaría de Guerra de 16 de agosto de 1830 por el que se establecen las prevenciones para el arreglo y legitimidad del comercio marítimo nacional*, en Dublán, Manuel y José María Lozano, *Legislación mexicana...*, t. 2, p. 279, núm. 859.

VIII. GUERRA DE TEXAS Y LEY DE 3 DE FEBRERO DE 1836  
QUE FACULTA AL GOBIERNO PARA PERMITIR POR AHORA  
A LOS BUQUES MERCANTES MEXICANOS,  
QUE SE ARMEN EN SU DEFENSA

El levantamiento de Texas, a decir de Reynaldo Sordo Cerdeño, abriría toda una época de infortunios para México. Al tiempo del levantamiento se dieron los cambios en el sistema centralista,<sup>776</sup> que en parte originaron el levantamiento.

A finales de 1835 el Congreso creó una comisión especial que debía atender única y exclusivamente los asuntos relativos a Texas, integrada por Sánchez de Tagle, Michelena, Berruecos, Valentín y Garza Flores.<sup>777</sup>

El 3 de febrero de 1836 el Congreso, en uso de las facultades concedidas por el artículo 50, fracción XVII de la Constitución de 1824, expidió un decreto en virtud del cual se autorizó al gobierno para que, de acuerdo con el artículo 110, fracción XII constitucional, permitiera a los buques mercantes mexicanos que lo solicitasen “que se armen en su propia defensa”<sup>778</sup> en contra de los posibles ataques de los rebeldes de Texas.

El presidente interino, general de división Miguel Barragán,<sup>779</sup> resolvió la aplicación de una serie de medidas para poner en práctica el decreto en cuestión. En primer lugar, se estableció que todo dueño de buque mercante nacional que pretendiera armarlo para defensa contra los rebeldes de Texas debía dirigirse al capitán de puerto y expresarle el armamento que estimara necesario poner en su buque y la gente con que proyectara armarlo. A la autoridad en cuestión se le debía otorgar fianza por valor de tres mil pesos del buen uso que habría de hacerse del permiso de conformidad con la ordenanza de curso de 20 de junio de 1801.<sup>780</sup> Dicha ordenanza establecía que

<sup>776</sup> Sordo Cerdeño, Reynaldo, *El Congreso en la primera República Centralista*, México, El Colegio de México, ITAM, 1993, p. 237.

<sup>777</sup> *Idem*, p. 238.

<sup>778</sup> *Ley del 3 de febrero de 1836 que faculta al gobierno para permitir por ahora á los buques mercantes mexicanos, que se armen en su defensa*, 1er. párrafo (a partir de ahora, Ley de 1836).

<sup>779</sup> Niceto de Zamacois al describirle señala que D. Miguel Barragán “resaltó por las excelentes disposiciones que dictaba y por su caridad con la clase menesterosa”. Véase *Historia de México, desde sus tiempos mas remotos hasta nuestros días...*, t. XII, p. 73.

<sup>780</sup> Recordemos que durante el virreinato y a partir de 1802 se les exigía a los armadores la presentación de una fianza por la cantidad equivalente de la mitad del valor del buque, y que en el caso de que se viajara a Indias, ya que no se fijaba plazo alguno

el vasallo que quisiera armar en corso contra enemigos de la Corona debía otorgar fianzas abonadas para garantizar la seguridad de su conducta, y la puntual observancia de la ordenanza de corso.<sup>781</sup> Como ya mencionamos anteriormente, la suma exigida por la ordenanza ascendía a sesenta mil reales de vellón.<sup>782</sup>

Una vez satisfecho de las fianzas y de la documentación presentada por el armador, el capitán de puerto debía remitir la solicitud al supremo gobierno con el correspondiente informe para que se expediera la patente.<sup>783</sup>

En cuanto a la autoridad facultada para conocer de las presas, según lo establecido por el artículo 24, fracción 5<sup>o</sup> de las Bases para el Reglamento de la Suprema Corte de 14 de febrero de 1826, era el juez de distrito que correspondiera de acuerdo con el puerto a donde fuera destinado el buque nacional, o a donde se viera obligado a arribar. El juez de distrito conocía de todos los casos que ocurrían a consecuencia de la patente otorgada, conforme a la ordenanza de corso y leyes vigentes.<sup>784</sup>

En el caso de que la embarcación nacional atacada tuviera como destino un puerto extranjero, ésta podía marinar su presa<sup>785</sup> y remitirla al conocimiento del juzgado de distrito que mejor le conviniere a los interesados del buque nacional.<sup>786</sup>

Los capitanes de buques mercantes armados de acuerdo con esta ley estaban obligados a respetar el pabellón de las naciones amigas y neutrales, y se les tenía como personalmente responsables de cualquier atentado que cometieran contra ellas.<sup>787</sup>

Debemos destacar la insistencia en el carácter defensivo del armamento. Es clara la intención de evitar cualquier mención de la palabra “corsario”, pese a que la ley en cuestión va dirigida a lograr

para esta patente, se debía entregar a su regreso. Podemos observar, en este sentido, una disminución de las cargas para sus armadores.

781 Ley de 1836, art. 1.

782 O. C. 1801, art. 1.

783 Ley de 1836, art. 2.

784 *Idem*, art. 3. Las leyes vigentes eran los decretos de 9 y 29 de junio de 1824, ya estudiados, además de las disposiciones relativas a las autoridades competentes para conocer de los juicios de presas.

785 Es decir, prepararla para emprender el viaje hacia el puerto nacional. Véase la voz “marinada” en el *Nuevo diccionario de la lengua castellana que comprende la última edición del de la Academia Española*, París, México, Librería de Ch. Bouret, 1887.

786 Ley de 1836, art. 4.

787 Esto de acuerdo con lo establecido en el artículo 1 de la O. C. de 1801.

el armamento de buques corsarios contra los rebeldes de Texas. Además, las presas se entienden como resultado de un ataque a la embarcación nacional en donde ésta resultó triunfante, y por lo tanto con derechos sobre el buque texano, nunca de una agresión por parte del buque nacional.

En las Siete Leyes Constitucionales de 1836,<sup>788</sup> que entraron en vigor el 30 de diciembre de ese año y se aplicaron hasta mediados de 1843, la facultad para dictar las reglas relativas al otorgamiento de patentes de corso correspondía, al igual que en la Constitución de 1824, al Congreso general, de acuerdo con el artículo 44, fracción IX, de la tercera ley constitucional.

La facultad de otorgar las patentes seguía siendo del Ejecutivo, según el artículo 17, fracción XVIII, de la cuarta ley constitucional. Con ello, se mantenía el sistema establecido en la Constitución anterior respecto al corso.

El Poder Judicial se depositaba en la Corte Suprema de Justicia, tribunales superiores de los departamentos, de Hacienda y juzgados de primera instancia,<sup>789</sup> esto de acuerdo con lo establecido por el artículo 1º de la quinta ley constitucional. La Corte Suprema de Justicia conocía de las causas de almirantazgo y de presas de mar y tierra, en los términos “que designará una ley”.<sup>790</sup> Ahora bien, la Ley de 23 de mayo de 1837 sobre el arreglo provisional de la administración de justicia en los tribunales y juzgados del fuero común,<sup>791</sup> estableció en su artículo 31 que la “Suprema Corte conocerá de las causas de almirantazgo, presas de mar y tierra, crímenes cometidos en alta mar [...] en el grado y forma que designa la *ley que debe darse sobre la materia*,<sup>792</sup> según lo dispuesto en la parte 9ª del art. 12 de la quinta ley constitucional”. Como podemos observar, para mayo de 1837 aún no se había expedido ley alguna en lo referente a las presas de mar. De hecho, la ley referente al almirantazgo no se habría de dictar sino hasta el 25 de enero de 1854.

Antonio López de Santa Anna, mediante decreto de fecha 10 de febrero de 1842, declaró la entrada en vigor de la ordenanza de matrículas de mar de 1802 en todo aquello que no se opusiera a las leyes

788 En Tena Ramírez, Felipe, *op. cit.*, pp. 204-247.

789 Soberanes Fernández, José Luis, *op. cit.*, pp. 63-67.

790 Ver artículo 12, fracción IX, de la citada ley constitucional.

791 Dublán, Manuel, y José María Lozano, *op. cit.*, t. 3, pp. 392-407.

792 El énfasis es nuestro.

en vigor,<sup>793</sup> en consideración a que el ramo de la Marina de Guerra había permanecido en un “completo abandono” por la falta de impulso que se le había dado y por los efectos del decreto de 8 de octubre de 1820, “que puso de peor condición á los individuos matriculados para el servicio marítimo, por haberlos despojado de su jurisdicción privativa militar [...]”. Después se presentó la idea de patrullar las costas con barcas o cruceros de aduana, pero aparentemente nunca se llevó a cabo por lo extenso de las costas y los altos costos que significaría organizar las patrullas.<sup>794</sup>

<sup>793</sup> Véase el *Decreto del gobierno del 10 de febrero de 1842 por el que se arregla el pago de las matriculas de mar, y se restablece á su vigor la ordenanza de 1802 en lo que no se oponga á la forma de gobierno de la nación*, en Dublán y Lozano, *Legislación mexicana...*, t. 4, p. 115, núm. 2284. Existe una edición yucateca, reimpresa por M. Guzmán, del año de 1853, en donde señalan los editores que en virtud de la necesidad que de la ordenanza tienen los abogados y jueces, dada su escasez se habían decidido a su reimpresión.

<sup>794</sup> Bernecker, Walther L., *op. cit.*, p. 87.

IX. GUERRA ENTRE MÉXICO Y LOS ESTADOS UNIDOS:  
EL REGLAMENTO DE CORSO DE PARTICULARES CONTRA  
LOS ENEMIGOS DE LA NACIÓN DE 26 DE JULIO DE 1846,  
Y EL REGLAMENTO PARA EL CORSO DE PARTICULARES  
EN LA PRESENTE GUERRA, DE 24 DE SEPTIEMBRE DE 1846

El 25 de julio de 1846 el Congreso extraordinario, dentro del marco de la guerra con los Estados Unidos y pese a la oposición de algunos miembros del mismo a declarar la guerra y permitir el corso,<sup>795</sup> autorizó al gobierno para que dentro de las reformas que habría de realizar al ejército formara y emitiera un Reglamento de corso.<sup>796</sup> Aparentemente, la posibilidad de que México recurriera al corso en defensa de sus mares no causó mayor sorpresa a las autoridades estadounidenses.<sup>797</sup>

Así, el 26 de julio de 1846 se expidió el primer Reglamento de corso como tal en el México independiente,<sup>798</sup> que a juicio de Cárdenas de la Peña termina un primer ciclo en la historia de la marina mexicana, pues fue el último intento de integrar una fuerza naval, mismo que se desintegraría ante la agresión estadounidense.<sup>799</sup> Este primer Reglamento dejó de estar vigente con la caída del presidente Paredes al día siguiente de su promulgación. El plan del general Mariano Salas establecía en su punto cuarto que todas las leyes y actos emanados del Congreso y gobierno de Paredes eran nulos por ser emanados de autoridades ilegítimas, con lo que se dio fin al primer Reglamento

795 Ya que “esperaban que la guerra concluiría pronto; porque expediríamos patentes de corso y con ellas se perjudicaría su comercio, cuyas pérdidas tendríamos después que pagar”. Véase Bustamante, Carlos María, *El nuevo Bernal Díaz del Castillo o sea Historia de la invasión de los anglo-americanos en México*, int. Salvador Noriega, México, Secretaría de Educación Pública, 1949, p. 189.

796 *Decreto del Congreso extraordinario del 25 de julio de 1846 por el que se autoriza al gobierno para que pueda variar la organización del ejército*, en Dublán Manuel, y José María Lozano, *op. cit.*, t. 5, p. 143, núm. 2885.

797 Véase Bauer, Jack, *op. cit.*, p. 112. Cabe señalar que Bauer fija como fecha del decreto en comentario el 15 de junio de 1846; sin embargo, no encontramos disposición alguna a este respecto en esa fecha, por lo que suponemos se trata del decreto de 25 de julio.

798 *Reglamento para el Corso de particulares contra los enemigos de la Nación de 26 de julio de 1846 en Leyes, decretos y órdenes que forman el derecho internacional mexicano o que se relacionan con el mismo*, México, Tipografía Literaria de Filomeno Mata, edición oficial, 1879, tercera parte (a partir de este momento R. jul. 1846).

799 Cárdenas de la Peña, Enrique, *Semblanza marítima...*, t. I, p. 114. Cárdenas de la Peña aparentemente no conoció el texto del reglamento de corso de 1846, pues señala que sería “interesante de conocer”. En cuanto a si se puso en práctica o no, opina que no lo fue. Estamos de acuerdo con Cárdenas de la Peña, dada la cortísima vigencia del reglamento.

de curso mexicano.<sup>800</sup> Sin embargo, ante la necesidad de contar con un marco jurídico adecuado para la actuación y fomento de los posibles corsarios mexicanos, Mariano Salas expidió el 24 de septiembre de 1846, con base en el Reglamento del 26 de julio de ese mismo año, uno nuevo titulado *Reglamento para el curso de particulares en la presente guerra*.<sup>801</sup> Consta de 85 artículos, contra los 110 del anterior, pero como veremos, en términos generales el texto es prácticamente el mismo.

La guerra de 1846 hizo casi desaparecer el comercio exterior a causa del bloqueo de casi todos los puertos mexicanos, aunque las fuerzas de ocupación rápidamente implantaron su propia tarifa arancelaria, con lo que se desató una creciente ola de importaciones.<sup>802</sup> Pocas oportunidades tendría así el curso mexicano ante el control de los puertos por los Estados Unidos.

A continuación pasaremos al análisis de los Reglamentos del 26 de julio y 24 de septiembre.

### 1. *Autoridad competente para otorgar la patente*

La autoridad competente para otorgar la patente de curso era el Supremo Gobierno, a través de los respectivos gobernadores, quienes debían remitirle un informe con el expediente respectivo formado a la solicitud de patente.

En el caso de que el armador fuera vecino del puerto, la solicitud se podía hacer por conducto de los comandantes de los departamentos de marina o capitán de puerto. En este caso, se requería de la calificación de la autoridad política del lugar sobre los documentos que integraban el expediente.

<sup>800</sup> Véase el punto cuarto del Plan en Dublán Manuel, y José María Lozano, *Legislación mexicana...*, t. 5, p. 144.

<sup>801</sup> *Reglamento para el curso de particulares en la presente guerra*, México, Imprenta del Águila, a cargo de Bonifacio Conejo, 1846 (a partir de este momento R. sept. 1846). El texto de este "nuevo" reglamento se puede consultar en la reciente obra de Figueroa Esquer, Raúl, *La guerra de curso de México durante la invasión norteamericana 1845-1848*, México, PARMEC-ITAM, 1996. Figueroa Esquer hace un minucioso estudio de la misión diplomática mexicana a cargo de Juan Nepomuceno de Pereda en Europa para conseguir corsarios que actuasen conforme al reglamento de septiembre de 1846, bajo el pabellón mexicano en la guerra con los Estados Unidos. Para el estudio del curso en este periodo es indispensable la lectura del trabajo mencionado, que recomendamos ampliamente.

<sup>802</sup> Bernecker, Walther L., *op. cit.*, p. 28.

En los departamentos marítimos, y sobre todo aquellos que se encontraban en los extremos del país, las patentes se expedían por conducto de las autoridades o funcionarios expresamente designados para tal efecto, a los que se les remitían las patentes firmadas y autorizadas que se considerasen necesarias. En el extranjero eran los cónsules o agentes autorizados para tal fin quienes entregaban las patentes que se les solicitaran.<sup>803</sup>

Las autoridades que otorgaban patentes de corso estaban obligadas en cada ocasión a dar aviso inmediatamente al gobierno junto con un informe circunstanciado sobre los armadores, las fianzas, los buques armados, capitanes, fuerza, armamento y tripulación de los mismos. Además, debían tener un registro de las patentes y cartas de comisión que se dieran.<sup>804</sup>

Junto con las patentes se debían dar a solicitud de los interesados las cartas de comisión para los conductores de presas,<sup>805</sup> de acuerdo con la dotación del buque corsario.<sup>806</sup>

## 2. *Requisitos para obtener la patente*

El capitán de la embarcación corsaria tenía que dar fianza por un monto de cuatro mil pesos por cada uno de los buques que fuera a armar, a satisfacción de la autoridad que le hubiera otorgado la patente. En su defecto, debía caucionar por cada buque con un capital conocido no menor a la cantidad señalada.<sup>807</sup>

El armador debía explicar detalladamente todo lo necesario para proporcionar una idea cabal del buque que destinaba al corso, incluyendo su porte, fuerza, armamento y tripulación.<sup>808</sup> Una vez nombrado el capitán o comandante del buque, sus oficiales y demás gente de su dotación, el armador tenía que entregar una lista por duplicado de los nombres de cada uno de ellos a la autoridad, y señalar el domicilio de cada individuo. Una de las copias se le devolvía al

803 R. jul. 1846, arts. 1, 5, 6, 7, 8; R. sept. 1846, art. 4.

804 R. jul. 1846, arts. 12-13.

805 Recordemos que el proyecto de 1754 establecía que 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. Aquí se está adoptando la primera de las opciones.

806 R. jul. 1846, art. 10.

807 *Idem*, art. 3; R. sept. 1846, art. 3.

808 *Idem*, art. 9.

capitán corsario. Si era el Supremo Gobierno el que daba directamente las patentes, las listas se tenían que presentar al comandante del departamento de marina o capitán del puerto en los puertos en donde el buque se armara.<sup>809</sup>

El Reglamento del 26 de julio estaba también abierto a los extranjeros (cosa que no sucedía con el de septiembre, artículo 2º), pero en su caso la fianza era más elevada (seis mil pesos), y el fiador debía ser persona abonada que quedaba obligada solidariamente. Si no era posible la fianza, el armador extranjero debía depositar la suma total a satisfacción del cónsul o agente mexicano y obligarse por escritura pública a responder por los daños y perjuicios en lo que la cantidad depositada no alcanzara a cubrir conforme a la sentencia ejecutoria del juzgado de presas.<sup>810</sup> Por otra parte, los oficiales y marinería extranjeros se consideraban mexicanos desde su alistamiento, con las ventajas y obligaciones establecidas en el Reglamento.<sup>811</sup> Los estadounidenses temían que al estar abierto el Reglamento para extranjeros éstos pudieran constituirse en una amenaza grave para el comercio estadounidense. México no contaba con los buques necesarios ni con los recursos para armar por sí mismo a los corsarios deseados. De cualquier modo, sólo un navío español fue armado bajo el reglamento de septiembre de 1846, en gran medida debido a la amenaza de los Estados Unidos de que todos los extranjeros que sirvieran bajo la bandera mexicana serían tratados como piratas, pese a que, en estricto sentido, no lo fueran.<sup>812</sup> En la sesión del 9 de octubre de 1856 del Congreso extraordinario constituyente se señaló que pese a que se enviaron comisionados al extranjero y se gastaron importantes sumas de dinero, únicamente un buque fue armado, y se le llamó el *Único*. Sin embargo, según se dijo en ese momento, dicho buque fue detenido al zarpar de las aguas de Barcelona por las autoridades españolas que no consintieron que se violara la neutralidad de sus aguas. En realidad, la detención del *Único* se efectuó no al zarpar sino al entrar a Barcelona llevando apresada la corbeta estadounidense *Carmelita*.<sup>813</sup>

Siguiendo a Figueroa Esquer, podemos decir que el *Único* era un falucho español armado en Orán, de 60 toneladas, con un cañón ca-

809 *Idem*, art. 11.

810 *Idem*, art. 4.

811 *Idem*, art. 2.

812 Bauer, Jack, *op. cit.*, p. 112.

813 Figueroa Esquer, Raúl, *op. cit.*, p. 99.

libre 18 y una tripulación de 69 hombres armados capitaneado por Lorenzo Sisa.<sup>814</sup> La suerte del *Único* terminó con su detención, pues durante el proceso que se le formó se descubrió que su tripulación estaba integrada por desertores de la marina española.<sup>815</sup>

Otro navío se estaba armando también en las costas marroquíes para zarpar bajo el pabellón mexicano: era el buque contrabandista español *Mers-El-Kebir*; sin embargo, los preparativos fueron totalmente frenados.<sup>816</sup>

Con ello se frustró la posibilidad y esperanzas de contar con dicho medio para combatir la invasión estadounidense a territorio mexicano.<sup>817</sup>

### 3. Particularidades de las patentes y de su ejercicio

#### A. Prohibiciones a los corsarios

En primer lugar se estableció la prohibición de continuar la persecución del buque enemigo que en su huida hubiese entrado en aguas territoriales de otra potencia.<sup>818</sup> En el supuesto de que el enemigo no respetara este mismo principio, las reclamaciones correspondientes se habrían de hacer a la potencia cuya jurisdicción se hubiese violado, y si no se obtenía reparación alguna se obraría con el enemigo de acuerdo con las órdenes que el gobierno emitiera al respecto.<sup>819</sup>

Por otra parte, al momento de llevar a cabo el examen del buque detenido, el corsario mexicano no podía obligar al capitán del buque en cuestión a echar su bote al agua para dirigirse a bordo del mexicano, sino que el capitán corsario debía pasar a bordo del navío

<sup>814</sup> *Idem*, p. 96.

<sup>815</sup> *Idem*, p. 111.

<sup>816</sup> *Idem*, p. 120.

<sup>817</sup> Véase Zarco, Francisco, *Historia del Congreso extraordinario constituyente de 1856 y 1857*, México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1857, sesión del día 9 de octubre de 1856, p. 423. Sin embargo, William R. Casto sostiene que no se otorgó patente alguna por el gobierno mexicano o por el de los Estados Unidos, el cual, según el autor, dejó de hacerlo desde 1812. Consúltese su trabajo "The Origins of Federal Admiralty Jurisdiction in an Age of Privateers, Smuglers, and Pirates", *The American Journal of Legal History*, Temple University, School of Law, vol. XXXVII, núm. 2, abril, 1993, p. 152, especialmente la nota 181.

<sup>818</sup> En este sentido lo dicho en su momento sobre la teoría de Abreu sobre los límites del mar. R. jul. 1846, art. 34; R. sept. 1846, art. 29. R. jul. 1846, art. 35; R. sept. 1846, art. 30.

<sup>819</sup> R. jul. 1846, art. 35; R. sept. 1846, art. 30.

detenido. Si resultaba que la carga pertenecía a neutrales o mexicanos, se les debía permitir continuar su ruta sin causarles mayores molestias y sin tomar absolutamente nada que hubiese a bordo, bajo la pena de uno hasta cinco años de prisión o presidio por cualquier infracción.<sup>820</sup>

Durante la revisión de los documentos, si al momento de depositarlos en cofre o saco, alguno de los miembros de la tripulación corsaria o su capitán rompía o extraviaba alguno de dichos papeles, la pena que se les impondría era de hasta tres años de prisión o presidio y la pérdida de la parte que les correspondía en la presa. En su caso, tenían que satisfacer los daños y perjuicios en la parte en que alcanzaren sus bienes.<sup>821</sup> Si algún miembro del navío corsario tomaba u ocultaba alguna cosa, tenía que pagar el cuádruplo de su valor.<sup>822</sup> Si abría los sacos, fardos, papeles, etcétera, perdía en beneficio de la Hacienda pública la parte que le correspondía de la presa. Si además se rompían los sellos y se abrían las escotillas, almacenes, mamparas, cofres o sacos, además de la pena de pérdida de la parte que debiera de tocarles en la presa, se les debía castigar como ladrones con fractura.<sup>823</sup> Si no se conocía quién era el infractor, era responsable el oficial subalterno que estuviese a cargo del buque apresado.<sup>824</sup>

Se les prohibían toda clase de violencias y desórdenes aun y cuando la embarcación hubiera tenido que ser tomada al abordaje. Los excesos debían ser castigados con toda severidad.<sup>825</sup> En el supuesto de que se ejerciera violencia para obtener el rescate, la pena sería

820 *Idem*, arts. 36-37, y 31-32, respectivamente. Debemos hacer notar que prisión y presidio no son lo mismo. La prisión es el acto de prender o asir alguna persona privándola de su libertad y la cárcel o asilo en donde se aseguran los presos. En ocasiones la prisión se entiende también como pena que la ley impone a ciertos transgresores. En cambio, el presidio es una pena corporal que se impone a ciertos delincuentes de servir en algún "presidio" en los trabajos a que se le destina. En este sentido, el presidio a que son destinados es la guarnición de soldados que se pone en plazas, castillos o fortalezas para su guarda y custodia. Véase Romero Gil, José, *Prontuario alfabético de legislación y práctica*, México, Publica Simón Blanquel, editor responsable, Imprenta de la Voz de la Religión, 1853, *sub voce* "presidio" y "hurto", y a Escriche, Joaquín, y Antonio de J. Lozano, *Diccionario razonado...*, *sub voce* "presidio" y "pena".

821 R. jul. 1846, art. 42; R. sept. 1846, art. 37.

822 Aquí los reglamentos establecen la misma pena señalada en la O. C. 1702, art. 22; O. C. 1716, art. 20; O. C. 1718, art. 20; Proyecto de 1754, art. 31; O. C. 1762, art. 29; O. C. 1779, art. 29; O. C. 1794, art. 31; O. C. 1796, art. 43 y O. C. 1801, art. 45 para la apertura de escotillas, fardos, sacos, etcétera.

823 R. jul. 1846, arts. 44-45, R. sept. 1846, art. 40. Recuérdese lo visto ya sobre el robo en las *Siete Partidas*.

824 R. jul. 1846, art. 46; R. sept. 1846, art. 41.

825 R. jul. 1846, art. 47; R. sept. 1846, art. 42.

de cinco años de presidio; si el rescate se hubiese exigido arbitrariamente la pena era del doble.<sup>826</sup>

Estaba prohibido echar a pique o quemar la embarcación apresada si no existía necesidad justificada. La pena era de hasta diez años de presidio; mas si en el buque en cuestión perecía algún individuo, se imponía la pena de muerte para quien hubiera dado la orden o fuera el autor material del hecho si no hubiera orden alguna.<sup>827</sup> La misma pena se debía aplicar al capitán que dejara perecer a los individuos de una embarcación que a consecuencia del combate se fuera a pique, si estando en sus manos salvarles no lo hacía.<sup>828</sup> Igual pena se impondría al capitán que dejara abandonados en islas o costas desiertas a los prisioneros.<sup>829</sup> Si justificadamente se echaba la embarcación a pique, se debían recoger a todos los que se hallaran a bordo de la misma junto con sus papeles, cuya comisión acarrearía la pena de diez años de presidio para el corsario.<sup>830</sup>

### B. *Incentivos*

En primer lugar, se les otorgó, al igual que en las ordenanzas de corso españolas, el goce del fuero de marina, pero sólo en aquello que no tuviera relación con las presas. En su policía y régimen interior quedaban sujetos a la ordenanza naval española de 1802.<sup>831</sup>

Los servicios prestados por el capitán y sus oficiales se consideraban como si hubieran sido prestados en la armada nacional. Se ofrecían recompensas de empleos y grados militares, pensiones o concesiones de tierras a quienes hubiesen sobresalido en acciones señaladas de acuerdo con la fuerza de los buques de guerra o corsarios

826 R. jul. 1846, art. 53; R. sept. 1846, art. 48. Mismo que, como veremos más adelante, se permitía por el reglamento de julio en su artículo 50 y en el de septiembre en su artículo 45, esto a diferencia del proyecto de 1754, que prohibía específicamente al corsario el tratar de llegar a un convenio o rescate con el apresado, art. 44. Sobre el rescate véanse los ya anteriormente mencionados artículos 31, 44 y 45 de la O. C. de 1762 y la real orden emitida al respecto del 22 de octubre de 1804.

827 R. jul. 1846, art. 54; R. sept. 1846, art. 49.

828 R. jul. 1846, art. 56; R. sept. 1846, art. 51.

829 R. jul. 1846, art. 57; R. sept. 1846, art. 52. La prohibición de dejar abandonados a los prisioneros en islas o costas desiertas se deriva directamente de las O. C. 1762, arts. 30, 31 y 39; O. C. 1779, arts. 30, 31 y 39; O. C. 1794, arts. 33 y 46; O. C. 1796, arts. 54-57; O. C. 1801, arts. 56-59.

830 R. jul. 1846, art. 55; R. sept. 1846, art. 50. Tal como lo disponían las ordenanzas de 1794, 1796 y 1801.

831 R. jul. 1846, art. 18; R. sept. 1846, art. 12. Es la *Real ordenanza naval para el servicio de los bajeles de S.M.*, en Dublán y Lozano, *Legislación mexicana...*, t. I, pp. 88 y ss., núm. 47. En este caso se aplica el título VII en sus 56 artículos.

que apresaran y con los combates que para ello se hubieran sostenido, según el parecer del comandante del departamento de Marina respectivo.<sup>832</sup> Aquellos que quedaran inutilizados por las heridas recibidas en combate y sin los recursos necesarios para subsistir se les otorgarían los mismos goces que a los inválidos de marina, de acuerdo con su clase y oyendo las propuestas de los capitanes y comandantes de los buques corsarios y del comandante del departamento de Marina correspondiente.<sup>833</sup> A las viudas de los muertos en combate que quedaban sin recursos se les otorgarían las pensiones que el supremo gobierno considerase señalar.

Al momento de armar los buques corsarios, los comandantes de marina, capitanes de puerto y demás autoridades locales debían ofrecer a los armadores o capitanes corsarios los auxilios que fueran necesarios, y dependieran de sus facultades, en todo lo relativo a la pronta habilitación de los buques. Se les debía permitir recibir toda la gente que desearan, menos la que estuviera en servicio de los buques de guerra nacionales. Las autoridades portuarias y de la armada debían compeler a los que se resistieran a cumplir sus compromisos y perseguir a los desertores, los cuales debían ser condenados a seis años de servicio en el ejército o en la marina, si fueran aprehendidos después de haberse hecho a la vela con el buque corsario.

También estaban obligados a facilitarles, a solicitud del corsario, las armas de todas clases, pólvora y municiones, siempre que no hicieran falta para el servicio, dándoles estos últimos artículos al costo con un plazo máximo de seis meses, si en ese momento no pudieran cubrir su importe, caucionando suficientemente su paga. Lo que no consumieran los corsarios durante ese tiempo podían devolverlo, abonándoseles su importe.

En caso de naufragio o de apresamiento de la embarcación corsaria, éstos y sus fiadores quedaban libres de toda respetabilidad, si se justificaba plenamente la pérdida o el apresamiento.<sup>834</sup>

En cuanto a las presas, como veremos más adelante, no existía obligación alguna por parte del corsario de entregar parte de éstas al gobierno.

832 R. jul. 1846, art. 19; R. sept. 1846, art. 13.

833 R. jul. 1846, art. 20; R. sept. 1846, art. 15. Nótese que la ayuda a los inválidos se condiciona a que éstos no cuenten con los medios necesarios para subsistir, con lo que se difiere de las O. C. españolas que no establecen tal limitación.

834 R. jul. 1846, arts. 15, 16 y 17; R. sept. 1846, arts. 9, 10 y 16.

Como podemos observar, los incentivos otorgados a los corsarios eran prácticamente los mismos que aquellos señalados en las ordenanzas españolas, cuyas disposiciones a este respecto se repiten, salvo algunas excepciones, como es el caso de la leva para hacerse de tripulación.

#### 4. *Navíos que pueden ser detenidos y que se consideran como buena presa*

De acuerdo con los dos reglamentos, podían ser detenidos y se considerarían como buenas presas los siguientes:

a) Los buques enemigos con todo cuanto llevaran a bordo y les perteneciera, sean de guerra, corsarios o mercantes.

b) La carga y efectos de neutrales y mexicanos que se encuentren a bordo de estos mismos buques, si se habían embarcado un mes después de haberse declarado la guerra en los puertos de la República, los Estados Unidos y Antillas; dos en los demás puertos de las Américas; tres en los de Europa, y cinco en los de Asia. Esto en razón del tiempo que tardaría en llegar a tales puertos la noticia de la declaración de guerra.

c) Los buques de construcción enemiga o que hayan pertenecido al enemigo, si no se acredita fehacientemente la propiedad neutral de los mismos.

d) Los que navegaran sin patente o pasaporte que justificara su neutralidad y sus cargamentos en todo o en parte, si se hallaran en el mismo caso por carecer de los documentos indispensables. El solo hecho de arrojar papeles al mar sería motivo suficiente para declararse de buena presa.<sup>835</sup>

e) Los que se encontraran sin patente legítima de príncipe, Estado o república que tengan la facultad de expedirla.

f) Los que tuvieran patentes de dos o más potencias diversas.

g) Los que combatieran con otra bandera, que no fuera la del príncipe o Estado a quien perteneciera su patente. Si estos buques y los que comprendían los dos párrafos anteriores estuvieran armados en guerra, sus capitanes y oficiales serían detenidos como piratas.

h) Los que después de enarbolado el pabellón nacional, se resistieran a ponerse al paio y dieran lugar al combate con naves mexicanas.

<sup>835</sup> Igual que en las ordenanzas españolas.

i) Los que navegaran con patente del enemigo una vez cumplidos los términos establecidos para la recepción de la noticia del estado de guerra.

j) Los mexicanos y neutrales que armaran en corso con la bandera mexicana, sin haber obtenido permiso del Supremo Gobierno acreditado con la patente. En este caso se trataría a sus capitanes como piratas.

k) Los de piratas y levantados, volviéndose los navíos a sus dueños si comparecieran a reclamarlos dentro de un año y un día, y también a aquéllos cuando justificaran no haber tenido parte directa ni indirectamente en la piratería; separándose una tercera parte de su valor total para los apresadores.

l) Los buques abandonados por el enemigo o que se les extraviaran por tempestad o cualquier otro accidente antes de ser conducidos a parte segura, si no se supiera a quién pertenecían por falta de documentos o no tuvieran su propia tripulación, y si no comparecieran los dueños dentro de un año y un día, adjudicándose de todos modos la tercera parte a los apresadores. Las otras dos partes restantes serían de la hacienda pública.

m) Las mercancías conocidas como de contrabando de guerra en cualquier embarcación que se encontraran, si se llevaban al país enemigo o puntos ocupados por él.<sup>836</sup>

n) Los víveres que se llevaran a la plaza enemiga bloqueada o sitiada por fuerzas mexicanas, si se habían embarcado después del tiempo señalado anteriormente.

o) Los efectos y mercancías de propiedad enemiga que se encontraran a bordo de las embarcaciones neutrales, siempre que la potencia a que perteneciera el buque no reconociera el principio de inmunidad de la carga.<sup>837</sup>

En cuanto a los buques represados, se seguía el sistema de las ordenanzas de corso españolas al establecer que aquellas que se represaren al enemigo antes de pasadas veinticuatro horas en su poder,

836 Por contrabando de guerra se entienden: cañones, morteros, obuses, pedreros, trabucos, fusiles, escopetas, carabinas comunes y rayadas, rifles, pistolas, picas, espadas, sables, lanzas, arpones, alabardas, granadas, bombas, pólvora, mechas, balas y cualesquiera otras cosas que pertenecen al uso de las armas; escudos, yelmos, petos, cotas de maya, cinturones de infantería y caballería, uniformes o vestidos propios para la tropa, caballos con sus arneses, y toda clase de armas e instrumentos de hierro, acero, bronce y cobre, u otros materiales manufacturados, preparados y formados para hacer la guerra por mar o tierra.

837 R. jul. 1846, art. 29; R. sept. 1846, art. 24.

se devolverían a sus dueños, tomando la tercera parte del valor total a beneficio de los apresadores. Si los corsarios hubieran sido auxiliados por un buque de guerra, éste llevaría una tercera parte de lo que correspondiera al corsario. Si la represa ocurría después del término de las veinticuatro horas, el buque pasaría en su totalidad al corsario.<sup>838</sup>

##### 5. *Procedimiento para declarar una presa como buena, autoridades que intervienen en el procedimiento y prohibiciones a los corsarios en su desempeño*

A continuación haremos una descripción del procedimiento, que según los dos reglamentos, se debía seguir en la detención, examen, traslado y juicio de la presa.<sup>839</sup>

Para hacer el examen del navío detenido, el capitán o comandante corsario debía pasar a bordo del mismo acompañado del intérprete, el escribano y otros dos subalternos, a quienes el capitán del buque detenido estaba obligado a manifestar todos sus papeles. Si de ellos resultaba que la embarcación y la carga pertenecían a neutrales o a mexicanos, se les debía dejar continuar en su ruta inmediatamente sin causarles más detenciones, absteniéndose de todo género de molestias, y de tomar cosa alguna de las que tuviera a bordo, bajo la pena de uno hasta cinco años de prisión o presidio por cualquier infracción, de acuerdo con su gravedad. Si del examen de los papeles resultaba, y el capitán manifestaba de buen fe, que se llevaban también efectos del enemigo o de contrabando, si era posible se transbordaban, no deteniéndole más que el tiempo preciso para la operación. Después de darle noticia circunstanciada de ellos se le dejaba continuar su viaje.

Si no era posible el transbordo, la embarcación se debía conducir al puerto mexicano más cercano, pagándole al capitán apresado el

838 R. jul. 1846, arts. 30 y 32; R. sept. 1846, arts. 25, 26 y 27. Si la represa era llevada a cabo por buques de guerra de la armada mexicana, solamente llevarían la trigésima parte del buque en el primer caso y la décima en el segundo, siendo las represas de los mexicanos, todo lo demás se entregaba a sus dueños.

839 Los artículos del Reglamento de julio de 1846 que tratan ya sea directa o indirectamente del procedimiento de presas son los siguientes: arts. 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 48, 49, 50, 51, 52, 64, 65, 66, 67, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94 y 95. En el Reglamento de septiembre, los artículos son: 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84 y 85.

flete que le correspondiera por este desvío, o en su defecto se le debía dar libranza pagadera a la vista, contra los armadores, o aduana marítima respectiva; si el buque apresador fuera de guerra, se reintegraba en este último caso con preferencia del valor de la presa.

Si el capitán de la embarcación detenida no procedía de buena fe en la manifestación de la carga, perdía el flete de conducción que se le pagaba por su transporte a puerto mexicano.

Si del examen resultaba que la embarcación caía dentro de los supuestos señalados como de aquellas que deben declararse de buena presa, todos sus papeles debían ser recogidos, tomando razón de ellos y dándole el correspondiente recibo al capitán, a quien se le notificaba que sólo los documentos presentados en ese momento serían admitidos en el juicio de presas, para que no ocultara ninguno.

Los papeles se encerraban en un cofre o saco en presencia del capitán, y se sellaba con su sello y con el del apresador. Si éste o algún miembro de su tripulación rompían o extraviaban alguno de dichos papeles, sufrirían una pena de uno hasta tres años de prisión o presidio, además de perder la parte que les correspondería en la presa, o de satisfacer daños y perjuicios en caso contrario al apresado, en la parte a que alcanzaran sus bienes.

Una vez asegurados los papeles, las escotillas se cerraban, clavaban y sellaban, junto con las puertas y mamparas de las bodegas, cámaras y alacenas donde hubiera mercaderías y otros efectos, guardándose en ellas los que se encontraran sobre cubierta, y sólo se dejaban fuera aquellos necesarios para el servicio del buque, los cuales se hacían inventariar a la brevedad posible.

Quien tomaba u ocultaba alguna cosa estaba obligado a pagar el cuádruplo de su valor; y si abría sacos, fardos, papeles, pacas u otra cosa, perdía a beneficio de Hacienda, la parte que le correspondía de la presa. Aquel que rompía los sellos y abría las escotillas, alacenas, mamparas, cofres o sacos, además de perder la parte que debiera tener en la presa, se le castigaba como ladrón con fractura.

El oficial o subalterno a quien se encomendaba el mando del buque apresado era personalmente responsable de las infracciones que se cometían en materia de seguridad de las mercancías, siempre que se ignorara quién era el autor, o aunque supiera si fuera por omisión o culpa del oficial.

Las violencias y desórdenes quedaban prohibidos aun cuando por existencia de la embarcación hubiera sido necesario tomarla al abor-

daje. Los capitanes o comandantes de los buques corsarios debían observar humanidad y moderación desde el cese de la resistencia.

Una vez que la tripulación de la embarcación detenida se pasaba a bordo de la nave corsaria, el escribano tomaba su declaración en presencia del capitán corsario, al capitán o comandante de la apresada, a su piloto y demás individuos que se juzgaba conveniente, sobre las circunstancias de su navegación, viaje y carga conducidos, interrogándolos especialmente sobre si llevaban cosas o efectos que no constaran en las facturas, para evitar su extravío. Se ponía por escrito todo lo que fuera digno de notarse, y se reservaba esta información para entregarla al juzgado de presas correspondiente.

El apresador podía retener en su conserva a la embarcación capturada o remitirla al puerto a donde se le destinase, en cuyo caso se le daba una carta de comisión al encargado de conducirla, llevando consigo todos sus papeles, junto con su capitán, el oficial que le siga inmediatamente, el interesado en la carga, si lo hubiera, y los individuos de la tripulación, cuyas declaraciones podían servir para la decisión del juicio.

De ser absolutamente imposible la conservación de la presa, se permitiría al apresador pactar su rescate, si fuera mercante, recabando del capitán copia de todos sus papeles, y reteniendo a uno de sus principales empleados o subalternos y de dos hasta cinco miembros de la tripulación, según lo permitiera su número, los cuales, además de servir para justificar su conducta, se tenían también como rehenes hasta el cumplimiento del contrato de rescate.

El que una vez concediera el rescate a una embarcación no podía volver a apresarla ni menos sujetarla a un segundo rescate; pero si la misma embarcación caía en manos de un segundo corsario, éste podía retenerla como buena presa, o concederle también el rescate en su caso, cargando en el primer caso con las obligaciones contraídas a favor del que le precedió hasta donde alcanzara el valor de la presa, y quedando los rehenes tomados para su seguridad como simples prisioneros, si fueran súbditos del enemigo.

El que sin necesidad calificada por el juzgado concediera el rescate y todos los que hubieran consentido en él, perdían la parte que les correspondiera en su importe, y además debían pagar otro tanto a beneficio de los demás interesados.

Las presas eran de preferencia conducidas a los puertos mexicanos que estuvieran habilitados al comercio exterior; pero si hubiera peligro de caer en manos del enemigo, podían llevarse a los de cabotaje.

Si las presas se hacían en puntos muy distantes a las costas mexicanas pero cercanos a puertos neutrales, se podían llevar al más inmediato donde fuere permitido, siempre que hubiera cónsul o agente mexicano, y venderse en él, si eran del enemigo a juicio del mismo cónsul. Fuera de estos casos, sólo se podía tomar esta medida cuando sin un peligro cierto no se pudiera arribar a los puertos mexicanos.

Si la presa se llevaba a puerto extranjero, el cónsul hacía la apertura de cofre o saco en que estuvieran los papeles en presencia de ambos capitanes, y mandaba sacar dos copas certificadas, una para remitir al gobierno y otra para su archivo, acompañando ambas con una lista de los que fueren, en que ponían su conformidad. Los originales se volvían a guardar y sellar, y se dejaban en poder del apresador, para que se presentase con ellos a los juzgados de presas en México.

Una vez que se contaba con el permiso del cónsul para el desembarque de los efectos, corría éste con la descarga del buque del mismo modo que si fuera el consignatario, presenciando la apertura de las escotillas y demás lugares sellados, y tomando razón circunstanciada del cargamento, alhajas, dinero y las otras cosas que el capitán apresador quisiera desembarcar, haciéndose todas estas operaciones a la vista de los interesados.

Tan pronto como el capitán corsario quedaba libre de estas operaciones, debía dirigirse inmediatamente a puerto mexicano, llevando consigo al capitán de la embarcación apresada junto con los oficiales y demás tripulación y testigos ya señalados, además de los prisioneros que tuviera.

El cónsul debía rendir cuentas al gobierno de todo lo practicado, acompañándole los documentos relativos y dándole noticia de cuanto hubiese ocurrido y fuera digno de ponerse en su conocimiento.

Si durante su viaje al puerto mexicano el corsario naufragaba o era apresado por el enemigo, o si no aparecía por los puertos mexicanos dentro del mayor término en que pudiera haberlos verificado, se debían pasar por el gobierno todos los documentos que hubiese recibido relativos a la presa, al juzgado del puerto de residencia del armador, o al más cercano a su domicilio. Si el armador no residía en México, se enviaban a cualquier otro juzgado que se estimase con-

veniente, para proceder inmediatamente con audiencia del mismo, o de su representante, para hacer la declaración respecto a la legitimidad de la presa.

Si el buque corsario que llegaba a puerto extranjero con bandera mexicana no presentaba al cónsul la patente de corso correspondiente, éste debía denunciarlo ante las autoridades del país para que fuera aprehendido y castigada su tripulación y oficiales como piratas.

Si por el examen que debía hacer el cónsul a los individuos de la tripulación resultaba que el capitán del buque corsario había cometido algún crimen muy grave que mereciera la pena capital, se daría el mando de la embarcación a persona que mereciera toda la confianza del cónsul, misma que conduciría al corsario, en calidad de preso y bajo su responsabilidad, al puerto mexicano de su destino. El cónsul le entregaría en nombre del gobierno el correspondiente pasaporte para realizar el viaje.

En el caso de que la presa fuera notoriamente injusta y no se tuviera motivo de sospecha conforme a lo prevenido en el Reglamento, los mismos cónsules, asociándose con dos mexicanos, si los hubiera en el puerto de su residencia o por sí mismos, podían dejar en libertad a los buques apresados.

De cualquier manera quedaban personalmente responsables para evitar el abuso de esta facultad.

En cuanto a los juzgados que debían conocer de los juicios de presas, el Reglamento de julio establecía que mientras no se establecieran permanentemente los jueces que debían conocer en tales asuntos, los juzgados de presas tendrían un carácter temporal, instalándose al momento de declararse la guerra y disolviéndose a su conclusión. Con esto se descartaba en este Reglamento la posibilidad del corso en tiempos de paz, permitido anteriormente por las ordenanzas españolas.

Ahora bien, ¿quién desempeñaría el papel de juez en tales juzgados de presas? Los comandantes de los departamentos de Marina de Veracruz y Mazatlán, y los capitanes de puerto en los demás que estuviesen habilitados al comercio exterior, en cuya ausencia por enfermedad sus cargos se desempeñarían por quienes les suplieran en sus respectivos empleos. Debían asesorarse en todos su procedimientos y actuar con escribano público, si lo hubiera.

El sueldo de los jueces de presas era el que les correspondiera por sus respectivos empleos, y no se cobraban otros derechos que los que

debía percibir el escribano conforme al arancel, los que se reservarían en su falta para gratificar a los testigos de asistencia y demás gastos del juicio.

El juzgado de presas tenía un escribiente, cuya dotación, señalada por el mismo juez con aprobación del gobierno, y los demás gastos menores de los juzgados, se habrían de pagar por la hacienda pública.

Los asesores letrados se nombraban por el Supremo Gobierno, y podían desempeñar tal cargo los que sirvieran otros empleos, si no hubiera en el puerto abogados expeditos en quienes se pudiera depositar la confianza de los jueces. Sólo disfrutaban como honorarios, si no tenían sueldo, un medio por ciento del total del valor de las presas, que debían pagar los armadores en caso de que se declarase que el barco presentado había sido una mala presa.

Los asesores estaban obligados a acompañar a los jueces en todos sus actos, providencias y resoluciones definitivas, y firmarlas con ellos. A falta de asesor se debía remitir el expediente certificado al abogado más cercano para que éste resolviera la consulta dentro del término de cuatro días contados a partir de la fecha de recepción del mismo, pagándosele sus honorarios conforme al arancel. En estos casos podía el juzgado de presas disponer el desembarco de los efectos, ya sea en todo o en parte si había riesgo de que se perdieran si permanecían en el buque. A esta operación asistiría el asesor y el empleado de la aduana que comisionara su administrador, tomándose razón en presencia de los interesados de la carga desembarcada, que recibía el empleado que para tal objeto nombraba el administrador, depositándolos en los almacenes de su oficina, los cuales se debían cerrar con tres llaves, mecánica similar a la ordenada por las ordenanzas españolas, que conservaban en su poder los interesados y el juez.

El Reglamento de septiembre estableció que los juzgados competentes para conocer de los procedimientos de presas eran los juzgados de distrito, los tribunales de circuito y la Suprema Corte de Justicia, en los términos establecidos por la Constitución de 1824 y por la Ley de los Tribunales de Circuito y Jueces de Distrito de 20 de mayo de 1826.

Podía determinarse la venta de los efectos que podían perderse, verificándose en subasta pública, y depositándose su valor en persona abonada a satisfacción de los interesados.

De acuerdo con el Reglamento de julio, que establece un procedimiento especial, la mecánica del juicio era la siguiente:<sup>840</sup> tan pronto una presa hacía su arribo al puerto, pasaban los jueces de presas a bordo a recoger los papeles y examinar si se habían cumplido las disposiciones que señalaba el Reglamento en cuanto a detención y aseguramiento de mercancías y papeles. El capitán conductor de la presa debía entregar en ese mismo acto una relación firmada de todos los sucesos y circunstancias que precedieron, acompañaron y siguieron al hecho. En el documento se debía señalar el lugar o punto de altura en que éste se verificó, los prisioneros que traía y aquella información que se considerase útil para el juicio.

Una vez efectuado el examen y recogidos todos los papeles, se procedía inmediatamente, con vista de ellos, y oyendo los alegatos de los interesados en juicio verbal, a la declaración de la presa. Todo debía constar en una carta que firmaban los interesados.

Si la sentencia era absolutoria, se debía poner al instante en posesión del buque al capitán y a toda su gente, y darle el salvoconducto correspondiente para poder continuar su viaje, cuidando de que nada le hiciera falta y de que se le pagaran en el acto los daños y perjuicios, si había condenación de ellos. No se le podía cobrar nada por derechos de tonelaje, ni ningún otro.

Sin embargo, si se interponía por el corsario el recurso de apelación, se detenía la embarcación, previa fianza por los daños que se le pudieran ocasionar, hasta que se dictara la sentencia de segunda instancia, en caso de que fuera también absolutoria.

Si por haberse rendido las presas en el extranjero, el corsario sólo presentaba los papeles y las personas detenidas para su examen, el juicio se debía llevar con la misma celeridad que si los apresados y el buque estuvieran presentes.

Si se presentaba alguna controversia sobre la repartición de la presa o sobre el cumplimiento de las obligaciones previamente contraídas entre el armador y los demás partícipes en la presa, conocían de tales asuntos los mismos jueces de presas, quienes debían hacer justicia con prontitud e imparcialidad. Asimismo, todas las incidencias de carácter criminal eran de su competencia, mismas que se tramitaban en cuerda separada, y con todas las formalidades de ley. Las sentencias dictadas en estas causas requerían confirmación.

<sup>840</sup> En el Reglamento de septiembre, el procedimiento se debía ajustar a lo establecido por la ley de 20 de mayo de 1826.

En el juicio de presas establecido en el Reglamento de julio se contemplaba la apelación al fallo dictado. Si la apelación versaba sobre pleitos entre los apresadores, el recurso sólo se admitía cuando el importe en litigio pasaba de mil pesos.

Una vez interpuesta la apelación, se remitía el expediente a la Suprema Corte de Justicia, citándose a los interesados para que mejoraran sus argumentos en un término que correspondía a razón de un día por cada diez leguas de distancia del tribunal. En estos juicios no se admitían recusaciones sin causa justificada.

Con el reglamento de julio la Suprema Corte de Justicia conocía en segunda y tercera instancia de todos estos asuntos, y debía pronunciar su fallo sin más trámite que con informes a la vista, en el término de ocho días contados desde el último del plazo señalado a los interesados, aunque éstos no se hubieran presentado.

Cuando la sentencia de segunda instancia era conforme con la primera, no había lugar a la tercera, y lo mismo se observaba en los juicios entablados entre el armador y los tripulantes del navío corsario sobre la repartición de la presa, si el monto en litigio no pasaba de cuatro mil pesos, aunque la sentencia no fuera absolutamente conforme.

## 6. *Propiedad de los bienes declarados como de buena presa y su repartición*

Las presas se adjudicaban íntegramente y sin reserva a los armadores y demás gente que se hubiera dedicado al corso, siempre y cuando se hicieran conforme a los reglamentos.<sup>841</sup> Si los buques apresados eran de guerra, se debían dar las siguientes gratificaciones:

Por cada cañón que pasara de doce inclusive	60 pesos
Si pasaban de cuatro inclusive	40 pesos
Por cada prisionero de la fuerza enemiga	20 pesos <sup>842</sup>

El importe de las gratificaciones pertenecía exclusivamente al capitán corsario, a sus subalternos, a la guarnición y a los marineros del buque corsario, entre quienes se debía repartir con proporción al sueldo de que disfrutaban.<sup>843</sup>

841 R. jul. 1846, art. 22; R. sept. 1846, art. 17.

842 Véase, a manera de comparación, la tabla de las ordenanzas españolas transcrita anteriormente.

843 R. jul. 1846, art. 23; R. sept. 1846, art. 18.

Si el gobierno necesitaba los buques apresados para el servicio de la nación, podía tomarlos, pagando a los apresadores su valor.<sup>844</sup>

Si surgía algún desacuerdo entre los apresadores en cuanto al modo de llevarse a cabo la venta de la presa, y el punto no estaba ya acordado con antelación, se debía actuar conforme a lo que convinieran el armador o administrador de la compañía corsaria, y otros dos individuos que nombrarían el capitán corsario y los demás individuos de la tripulación del buque. Si tampoco éstos se pudieran poner de acuerdo, la venta se debía efectuar en almoneda pública, con la autorización del escribano del juzgado.<sup>845</sup>

### *7. Enajenación de los bienes apresados*

La venta de los bienes apresados se hacía por el capitán corsario con la intervención del cónsul. El importe de la misma se depositaba con el consentimiento del mismo, hasta que la presa fuera declarada judicialmente. Los honorarios del cónsul se obtenían de deducir un 0.5% del monto de la venta de tales bienes.<sup>846</sup>

Una vez declarada buena una presa y ejecutoriada la sentencia, se dejaba en plena libertad a los interesados para que la vendieran donde y como mejor les pareciera, pero debían pagar previamente los derechos aduanales, y despachar los bienes en la forma acostumbrada respecto de los otros buques.<sup>847</sup> La parte que de las presas le correspondía a la hacienda pública se debía vender en subasta pública, enterándose su importe, y, en su caso, las multas que hubiera lugar, en la respectiva tesorería.<sup>848</sup>

### *8. Responsabilidad y sanciones económicas por daños ocasionados por corsarios y armadores*

Cuando de acuerdo con el procedimiento consignado en el Reglamento de julio de 1846 la sentencia del juzgado de presas resultaba

844 R. jul. 1846, art. 24; R. sept. 1846, art. 19. El antecedente a esta posibilidad de que el gobierno se hiciera de los barcos apresados lo podemos encontrar en el artículo 4 de la O. C. de 1674, en donde se establecía la obligación de vender los navíos apresados al real fisco.

845 R. jul. 1846, art. 97; R. sept. 1846, art. 72. El mismo procedimiento se contemplaba en el Proyecto de 1754, en el artículo 74.

846 R. jul. 1846, art. 68; R. sept. 1846, art. 63.

847 R. jul. 1846, art. 96; R. sept. 1846, art. 71.

848 R. jul. 1846, art. 98; R. sept. 1846, art. 73.

absolutoria, se debía poner inmediatamente en posesión del buque al capitán y a toda su gente. Se le entregaba además el salvoconducto correspondiente para así poder continuar sin detenciones su viaje y cuidando de que nada le hiciera falta y de que se le pagara en el acto. También se debía verificar el pago de los daños y perjuicios, si hubiera habido condenación de ellos. No se le podía cobrar nada por derecho de tonelaje ni de ningún otro.<sup>849</sup>

Si se interponía el recurso de apelación por el corsario, éste debía otorgar la fianza necesaria para cubrir los daños que se le ocasionaban al detenido por tal retraso si la sentencia de segunda instancia resultaba también absolutoria.<sup>850</sup>

Como podemos observar, en realidad la responsabilidad del corsario se limitaba al pago de los daños y perjuicios que se podían causar al apresado si resultaba que la detención había sido incorrecta, desde luego, sin tomar en cuenta las penas señaladas contra el capitán corsario y su tripulación en caso de cometer los delitos contemplados por los reglamentos en cuanto a la detención y revisión del buque apresado y al trato dado a los prisioneros, asunto que veremos más adelante.

### *9. Sanciones a las autoridades que conocen de los procedimientos de presas y sus obligaciones*

Antes de la declaración de la presa, existía la prohibición general de adquirir cosa alguna que fuera parte de ella, bajo la pena de restitución de su valor por triplicado. Si la sustracción del bien parte de la presa se hubiera hecho a escondidas, el castigo era el aplicable al hurto.<sup>851</sup> Sin embargo, para los miembros del juzgado de presas, existía la prohibición expresa de adquirir tales bienes antes o después de declarada buena una presa, bajo la misma pena de restitución y multa.<sup>852</sup> Con esto se pretendía evitar que los posibles intereses de los jueces de presas interfirieran con la correcta administración de justicia.

849 R. jul. 1846, art. 86.

850 R. jul. 1846, art. 87.

851 Es decir, la cosa hurtada más dos tantos de su valor, caso de hurto escondido o encubierto. Ver ley XVIII, tit. XIV, part. VII. Reglamento de julio de 1846, art. 100; Reglamento de septiembre, art. 75.

852 R. jul. 1846, art. 101; R. sept. 1846, art. 76.

En cuanto a las obligaciones impuestas a los jueces de presas, además de lo ya señalado para la marcha del juicio, el Reglamento de julio establecía que debían remitir al gobierno, copia de la sentencia, con extracto y noticia circunstanciada del expediente y de lo demás que hubiera ocurrido; haciendo la Suprema Corte de Justicia lo mismo en su caso y en la parte que le correspondiera (segunda y tercera instancia).

Terminado definitivamente un expediente, se debía enviar su original a la Suprema Corte de Justicia, donde debían archivarse todos los expedientes de presas, con aviso al gobierno.<sup>853</sup>

### 10. *Trato dado a los prisioneros*

El corsario debía tratar con toda humanidad y moderación a los prisioneros, guardando a cada uno las consideraciones que se le debieran según su clase, hasta que hubieran sido entregados a la autoridad militar o política, en su defecto, del primer puerto mexicano, a donde arribaran, y recoger el certificado correspondiente.

Si el corsario liberaba a sus prisioneros *motu proprio*, era multado con doscientos pesos, por cada uno de los que dejara libres, y si hubiera mediado algún interés en ello, lo perdían, quedando éste y la suma de la multa a beneficio de la Hacienda.<sup>854</sup>

Sin embargo, se permitía a los capitanes o comandantes corsarios darles la libertad a sus prisioneros, cuando por su número excesivo, falta de víveres u otros motivos suficientes no podían conservarlos, permitiéndoles pasar a otros buques de los que encontrasen en alta mar, o dejándolos en los puertos extranjeros en donde tocaran, con conocimiento de sus cónsules, si no había mexicano, pues de haberlo, debían actuar con consentimiento de éste y recoger certificado de ellos o del capitán del buque que los hubiera recibido.<sup>855</sup> Los prisioneros liberados por el corsario debían comprometerse mediante documento que firmarían ellos, el capitán y demás individuos que tuvieran alguna representación, a negociar de su gobierno la libertad de igual número de mexicanos, pasando una lista por el cónsul en

853 R. jul. 1846, arts. 109-110; R. sept. 1846, art. 85. El Poder Judicial tenía, al tiempo de la vigencia del reglamento de julio, la organización a que hicimos mención en el capítulo referente a la guerra de Texas y la ley de 3 de febrero de 1836. Como ya se mencionó, con el reglamento de septiembre se regresa al orden federal.

854 R. jul. 1846, arts. 58-59; R. sept. 1846, arts. 53-54.

855 R. jul. 1846, art. 60, R; sept. 1846, art. 55.

su caso al de la nación enemiga, para que se recomendara el canje por su parte.

Los individuos que no eran súbditos del enemigo podían dejarse en libertad en dondequiera que lo solicitaran, acreditando el hecho con certificación del cónsul respectivo, o del capitán o comandante del buque en que hubieran continuado su navegación.

En cuanto a los piratas, por ningún título podían ser puestos en libertad, sino que debían ser conducidos a México, para ser juzgados conforme a las leyes.<sup>856</sup>

Es interesante notar que el sentimiento de humanidad que inspiró a los redactores de las ordenanzas de corso sobre el trato a los prisioneros también estuvo presente en el legislador mexicano, el cual fue más allá al respetar la vida de los piratas capturados al menos hasta ser juzgados en tierra.

Es importante tener presente que, finalmente, la necesidad que tenía México de contar con fuerzas navales tuvo como consecuencia que pese al cambio en el gobierno y en el orden constitucional, prevaleciera un Reglamento de corso promulgado en su origen por el general Paredes, que si bien con algunas modificaciones básicamente de procedimiento, fue prácticamente el mismo que expidió Mariano Salas.

856 R. jul. 1846, arts. 61, 62 y 63; R. sept. 1846, arts. 56, 57 y 58.

## X. DECRETO DE 25 DE ENERO DE 1854 SOBRE CAUSAS DE ALMIRANTAZGO

El 25 de enero de 1854, siendo ministro de Justicia, Negocios Eclesiásticos e Instrucción Pública Teodosio Lares, Antonio López de Santa Anna expidió el Decreto sobre causas de almirantazgo.<sup>857</sup> Finalmente, se estaba resolviendo en cierta forma aquella vieja petición presentada en la sesión del 4 de enero de 1823 de la Junta Nacional Instituyente, por el Ministerio de Guerra y Marina sobre la creación de un consejo de almirantazgo.<sup>858</sup> Anterior a la Independencia, y en el periodo anterior a la Constitución de 1824, el almirantazgo, de acuerdo con los decretos del 25 de junio de 1814 y 28 de julio de 1815, fue el tribunal supremo que conocía de las causas relativas al fuero de marina y que fuera suprimido por decreto del 22 de diciembre de 1818.<sup>859</sup> Se define al almirantazgo como aquel tribunal en donde se tratan y determinan los asuntos pertenecientes a la marina.<sup>860</sup>

El decreto en cuestión comprendía dentro de las causas de almirantazgo aquellas que versaran sobre excesos cometidos por los corsarios en contravención a lo dispuesto por los reglamentos de corso.<sup>861</sup> Eran también causas de almirantazgo todas las cuestiones sobre presas marítimas y sus incidentes. Se mencionan también como causas de almirantazgo el conocimiento de las causas civiles y criminales de los que gozan del fuero de marina, las arribadas, pérdida de embarcaciones o sus cargamentos y naufragios, la pesca, robos y ocultamientos en naufragios y echazones, seguridad y limpieza de puertos, robos a bordo de los buques de la armada, legitimidad del comercio marítimo de cabotaje y de altura y todo lo relativo a la captura de buques en los mares y aguas territoriales por contrabando<sup>862</sup> y presas remitidas a tribunales nacionales por piratería.<sup>863</sup>

857 *Decreto del gobierno de 25 de enero de 1854 sobre causas de almirantazgo*, en Dublán, Manuel, y José María Lozano, *Legislación mexicana...*, t. 7, p. 18, núm. 4180. De aquí en adelante: D. A.

858 Ver *supra*.

859 Véase Gutiérrez Flores Alatorre, Blas José, *Apuntes sobre los fueros militares...*, t. 1, p. 518.

860 Esriche, Joaquín y Antonio de J. Lozano, *Diccionario razonado...*, sub voce, "almirantazgo".

861 D. A., art. 1, f. VI.

862 Anteriormente, entre 1848 y 1850 había resurgido la idea de, ahora sí, integrar los cruceros de aduana para combatir el contrabando, siendo ministro de guerra Mariano Arista; sin embargo, los problemas económicos volvieron a detener el proyecto. Bernecker, Walther, L., *op. cit.*, p. 87.

863 Gutiérrez Flores Alatorre, Blas José, *Apuntes sobre los fueros militares...*, t. 1, pp. 518-520.

De las causas de almirantazgo primero mencionadas conocían en primera instancia los jueces de hacienda de los puertos a donde eran llevados los buques. Este conocimiento se estableció sin perjuicio del que correspondiera a la jurisdicción de marina en cuanto a los crímenes cometidos a bordo de los buques nacionales de guerra, y aquellos que de acuerdo con lo señalado por las ordenanzas de marina se cometieran a bordo de los buques mercantes.<sup>864</sup>

El procedimiento de las causas civiles y criminales debía llevarse a cabo en todas sus instancias de forma verbal y pública. En el caso de las causas criminales, los jueces tenían que sujetarse a lo establecido por la *Ley sobre el modo de juzgar á los ladrones, homicidas y heridos*, de 6 de julio de 1848.<sup>865</sup> Debían practicar por sí mismos todas las diligencias necesarias, mismas que habían de ser firmadas por quienes hubieran intervenido en ellas.<sup>866</sup>

En las causas civiles se debía intentar la conciliación ante el juez que conocía del asunto. De no lograrse, se tenía que proceder también de manera verbal de acuerdo con lo establecido por el artículo 111 de la *Ley para el arreglo de la administración de justicia*, del 16 de diciembre de 1853, relativo a los juicios verbales.<sup>867</sup>

En ambas causas (civiles y criminales), el fallo debía pronunciarse a más tardar a los ocho días posteriores a su conclusión en primera instancia.<sup>868</sup> La segunda y última instancia se tramitaba mediante recurso de apelación<sup>869</sup> ante la segunda o tercera sala de la Suprema Corte de Justicia.

Es importante resaltar que en las causas de presas marítimas y sus incidentes, sólo la sentencia de segunda instancia puede causar ejecutoria. Por ello, aun cuando las partes no apelaran de la senten-

864 D. A., arts. 3-4.

865 Véase Dublán, Manuel y José María Lozano, *Legislación mexicana...*, t. 5, p. 401, núm. 3083. El procedimiento establecido en dicha ley se contiene en los artículos 8-60. El juez que conocía de los delitos cometidos a bordo de algún navío en alta mar era el del territorio más cercano al puerto de descarga. Pallares, Jacinto, *op. cit.*, p. 106.

866 Es decir, las relativas a la recepción de la confesión de los reos y a la ampliación de términos. D. A., art. 8.

867 Véase Dublán, Manuel, y José María Lozano, *Legislación mexicana...*, t. 6, p. 817, núm. 4149. Según José Luis Soberanes, se trata del texto jurídico más importante de Teodosio Lares, pues dicha ley vino a constituir la primera ley procesal mexicana. Véase Soberanes Fernández, José Luis, *op. cit.*, p. 72. Esta ley ha sido ya analizada por el doctor Soberanes en su obra citada y también por Víctor Fairén Guillén, en *La administración de justicia en México en el siglo XIX*, México, Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal, 1993.

868 D. A., art. 9.

869 Si la causa excedía de quinientos pesos o era indeterminado el interés. D. A., art. 13.

cia de primera instancia, los autos debían ser remitidos al tribunal supremo para una segunda.

Los términos para la interposición del recurso de apelación, o, en su caso, para el envío forzoso de los autos al tribunal supremo, eran los mismos que los establecidos para los negocios del fuero común. Una vez recibido el testimonio de la acta del juicio verbal, se debía ordenar una audiencia inmediata, y entregarles al interesado y al representante del Ministerio Público un resumen de dicha acta en papel sellado de actuaciones, señalándoles el tercer día de audiencia para que comparecieran a exponer sus derechos. En el testimonio remitido se debía anotar la fecha de entrega del extracto.<sup>870</sup>

El día de la audiencia el tribunal debía oír al interesado por sí o por su apoderado, defensor o abogado, y al fiscal si se trataba de un asunto criminal, o al procurador general si no lo era. En este momento el asunto podía continuar por dos caminos diversos: si no había pruebas que recibir ni diligencias que practicar, el tribunal debía emitir su resolución dentro de los ocho días siguientes a aquel en que se concluyeron los alegatos. En este caso la instancia no podía durar más de veinte días contados a partir de la recepción del testimonio. Si, por el contrario, había pruebas que recibir, en el caso de las testimoniales se les debía oír en audiencia pública y en presencia de las partes, quienes podían interrogar a los testigos por medio del presidente del tribunal, quien a su vez podía formular las preguntas que considerara necesarias. De esta audiencia se debía levantar el acta respectiva por el secretario del tribunal.

Para la recepción de pruebas y la práctica de las diligencias, quien conocía del asunto debía señalar los términos necesarios para ello. El fallo se habría de pronunciar dentro de los quince días siguientes a la conclusión de la vista. La instancia no podía durar más de dos meses desde la recepción del testimonio.

La sentencia, una vez que hubiera causado ejecutoria, debía hacerse efectiva breve y sumariamente, sin que ningún recurso pudiera impedir su ejecución y cumplimiento.<sup>871</sup>

Sin embargo, existía la posibilidad prevista en el decreto sobre causas de almirantazgo, de interponer el recurso de nulidad contra la sentencia que causara ejecutoria en juicio civil por violaciones a la ley aplicable. En el caso de que se declarara la nulidad por el tri-

870 D. A., arts. 14-15.

871 *Idem*, arts. 16-19.

bunal, éste remitía los autos al juez *a quo* para que dictara una nueva resolución en cuanto al fondo del asunto.

Las leyes que se aplicaban supletoriamente al decreto comentado era la ya mencionada de 16 de diciembre de 1853 y la *Ley orgánica de los tribunales y juzgados de hacienda*, del 20 de septiembre de ese mismo año.<sup>872</sup>

La vigencia del decreto sobre causas de almirantazgo despertó cierto debate entre los juristas del siglo XIX. En un asunto llevado en 1879 ante la primera Sala de la Suprema Corte de Justicia sobre la competencia suscitada entre el juez de distrito y el local del estado de Tabasco para conocer de los juicios promovidos a consecuencia de la colisión de los vapores *Fénix* y *Frontera* en el río Grijalva, se sostenía, por una parte, que con la revolución de Ayutla y posteriormente a ella, ninguna ley derogó de manera expresa este decreto. Por otra parte, se sostenía que la ley del 23 de noviembre de 1855<sup>873</sup> dispuso la observancia por parte de los tribunales, de las leyes sobre administración de justicia vigentes el 31 de diciembre de 1852 y dejaba sin efecto las leyes dictadas entre enero de 1853 y noviembre de 1855.<sup>874</sup>

Ignacio L. Vallarta emitió en este asunto su voto particular sosteniendo que el decreto en cuestión estaba ya derogado en su totalidad, en virtud de que en la ley del 23 de noviembre de 1855 se dispuso terminantemente que quedaban sin vigor las leyes expedidas de enero de 1853 hasta la fecha de dicha ley. Además, continúa Vallarta,

los fines de la ley de 23 de noviembre de 1855 fueron, sin duda alguna, restablecer la administración de justicia federal bajo las bases consignadas en la Constitución de 1824 y sus leyes orgánicas, y derogar todas las que en este ramo había expedido el dictador, desconociendo esas bases [...]

872 Véase Dublán, Manuel, y José María Lozano, *Legislación mexicana...*, t. 6, p. 672, núm. 4039.

873 *Ley del 23 de noviembre de 1855 sobre Administración de Justicia y orgánica de los tribunales de la federación*, en Dublán y Lozano, *Legislación mexicana...*, t. 7, p. 598, núm. 4572.

874 Véase lo expresado por el juez de distrito de Campeche, Pedro Montalvo, en el informe remitido el 1 de diciembre de 1879 a la primera Sala de la Suprema Corte de Justicia en el juicio de competencia suscitada entre el juez de distrito y el local del estado de Tabasco para conocer de los juicios promovidos a consecuencia de la colisión de los vapores "Fénix" y "Frontera" en el río Grijalva, en Vallarta, Ignacio L., *Votos*, México, Imprenta particular a cargo de A. García, 1894, t. I, p. 158.

De ahí que no se podía sostener que el decreto sobre almirantazgo había sido mantenido en vigor.<sup>875</sup> Coincidimos con su opinión.

Inclusive Vallarta consideraba que el decreto sobre almirantazgo no estuvo en pleno vigor durante el régimen de Santa Anna.<sup>876</sup>

875 Vallarta, Ignacio L., *idem*, p. 165.

876 *Ibidem*.

## XI. TRATADO DE PARÍS DE 30 DE MARZO DE 1856

Para Azcárraga, el Tratado o Declaración de París de 1856 es el primer texto internacional sobre derecho de la guerra marítima.<sup>877</sup> Podemos afirmar que con éste se inició la abolición total del corso como práctica lícita en la guerra marítima.<sup>878</sup>

El 16 de abril de 1856, una vez finalizada la guerra de Crimea y firmada la paz en el Congreso de París,<sup>879</sup> los gobiernos de Austria, Cerdeña, Prusia, Inglaterra, Francia, Turquía y Rusia adoptaron una declaración<sup>880</sup> en dicha ciudad, que consta de cuatro principios fundamentales:

1. El corso está y permanece abolido.
2. El pabellón neutral cubre la mercancía del enemigo, con excepción del contrabando de guerra.
3. Las mercancías neutrales, salvo el contrabando de guerra, no están expuestas a captura bajo pabellón enemigo.

<sup>877</sup> Azcárraga y de Bustamante, José Luis de, *El corso marítimo...*, p. 85.

<sup>878</sup> Rousseau, Charles, *Derecho internacional público*, trad. Fernando Giménez Artigues, Barcelona, Ariel, 1966, p. 595, núm. 772; L. Oppenheim, *International Law, a Treatise*, vol. II, disputes, war and neutrality, 7th. edition, Great Britain, edited by H. Lauterpacht, Longmans, 1952, pp. 227, núms. 68 y 460, núm. 177; Moreno Quintana, Lucio M., *Tratado de derecho internacional*, Buenos Aires, Editorial Sudamericana, 1963, pp. 663-664, núm. 1138 a); Colombos, John C., *Derecho internacional marítimo*, trad. José Luis de Azcárraga, Madrid, Aguilar, 1961, p. 353, núm. 538; M. Bluntschli, *El derecho internacional codificado*, trad., adiciones y notas por José Díaz Covarrubias, México, imprenta dirigida por José Batiza, 1871, p. 53.

Sin embargo, en la VII Convención de La Haya del 18 de octubre de 1907, relativa a la transformación de los buques mercantes en buques de guerra, se le concede a los Estados la posibilidad de asignar a sus buques mercantes una serie de tareas con fines bélicos, siempre que cumplan con los siguientes requisitos:

1. Estar colocados bajo la autoridad directa, la inspección inmediata y la responsabilidad de la potencia cuyo pabellón ostentan.
2. Llevar los signos exteriores distintivos de los buques de guerra.
3. Estar a las órdenes de un comandante instituido por la autoridad estatal competente y que figure en la lista de los oficiales de la marina de guerra. La tripulación habrá de estar también sujeta a las reglas de la disciplina militar.
4. Quedar incluidos a la mayor brevedad, una vez operada la transformación, en la lista de la marina de guerra. Véase Verdross, Alfred, *op. cit.*, pp. 389-390. México manifestó su adhesión el 26 de noviembre de 1909, y entró en vigor el 26 de enero de 1910. Véase *Diario Oficial de la Federación*, de fechas 19, 21, 22 y 23 de febrero de 1910. México, Secretaría de Relaciones Exteriores: *Relación de tratados en vigor*, SRE, 1993, p. 97.

<sup>879</sup> Para un breve panorama de la guerra en cuestión véase Renouvin, Pierre, *Historia de las relaciones internacionales*, Madrid, Aguilar, 1964, t. II, vol. 1, el siglo XIX, pp. 233-243.

<sup>880</sup> La Declaración comentada es un anexo al protocolo número 23 de la Conferencia de París.

4. Todo bloqueo, para ser obligatorio, ha de ser eficaz, es decir, debe mantenerlo una fuerza realmente suficiente para impedir el acceso a la costa del enemigo.<sup>881</sup>

La Declaración debía comunicarse a los Estados no representados en el Congreso de París, e invitarlos a su adhesión. Tres fueron los países que se negaron a adherirse: España, los Estados Unidos y México.<sup>882</sup> El segundo adujo que el mantenimiento del corso era necesario para aquellos países que carecían de una marina de guerra lo suficientemente fuerte,<sup>883</sup> y que no se contaba con la inmunidad de

881 Colombos, John C., *op. cit.*, p. 328, núms. 499-500. La versión completa en francés de la Declaración es la siguiente: (tomada de *Tratados y convenciones concluidos y ratificados por la República Mexicana. Desde su independencia hasta el año actual, acompañados de varios documentos que les son referentes*. Edición oficial, Imprenta de Gonzalo A. Esteva, MDCCCLXXVIII, pp. 666-667).

“DECLARATION

*Les Plénipotentiaires qui ont signé le Traité de Paris du 30 Mars 1856, réunis en conférence,*

*Cónsiderant: Que le droit maritime, en temps de guerre, a été pendant longtemps l'objet de contestations regrettables:*

*Que l'incertitude du droit et des devoirs en pareille matière donne lieu entre les neutres et les belligérants, à des divergences d'opinion qui peuvent faire naître des difficultés sérieuses et même des conflits;*

*Qu'il y a un avantage para conséquent à établir une doctrine uniforme sur un point aussi important;*

*Que les Plénipotentiaires assemblés au Congrès de Paris ne sauraient mieux répondre aux intentions dont leurs Gouvernements sont animés, qu'en cherchant à introduire dans les rapports internationaux des principes fixes à cet égard;*

*Dument autorisés les susdits Plénipotentiaires sont convenus de se concerter sur les moyens d'atteindre ce but, et étant tombés d'accord, ont arrêté la déclaration solennelle ci-après:*

*I. La course est et demeure abolie.*

*II. Le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie, à l'exception de la contrebande de guerre.*

*III. La marchandise neutre, à l'exception de la contrebande de guerre, n'est pas saisissable sous pavillon ennemi.*

*IV. Les blocus, pour être obligatoires, doivent être effectifs, c'est-à-dire, maintenues par une force suffisante pour interdire réellement l'accès du littoral de l'ennemi.*

*Les Gouvernements des Plénipotentiaires soussignés s'engagent à porter cette déclaration à la connaissance des Etats qui n'ont pas été appelés à participer au Congrès de Paris, et à les inviter à y accéder.*

*Convaincus que les maximes qu'ils viennent de proclamer ne sauraient être accueillies qu'avec gratitude par le monde entier, les Plénipotentiaires soussignés ne doutent pas que les efforts de leurs Gouvernements pour en généraliser l'adoption ne soient couronnés d'un plein succès. La présente déclaration n'est et ne sera obligatoire qu'entre les puissances qui y ont ou qui y accédé.*

*Fait à Paris, le 16 Avril 1856. (Suivent les signatures).”*

882 Para una lista de las adhesiones y ratificaciones a la declaración véase Azcárraga y Bustamante, José Luis de, *op. cit.*, pp. 372-373.

883 “Salvo en la guerra de secesión, en que lo emplearon los confederados sudistas (1860-1865), dicho país no utilizó jamás empero el corso”. Véase Moreno Quintana, Lucio M., *op. cit.*, p. 664. Consúltese también el trabajo de William R. Casto.

bienes privados en la mar, por lo que no podía aceptar la abolición del corso.<sup>884</sup>

En el caso de España, el embajador francés les hizo llegar la intervención mediante nota el día 19 de mayo de 1856. Por su parte, el Ministerio de Estado español respondió que “no podía en aquel instante, por consideraciones peculiares suyas, imposibles de desatender, admitir el principio de que el corso estuviera y quedase abolido”,<sup>885</sup> pese a que veía con simpatía los demás puntos de la declaración. No sería sino hasta la II Conferencia Internacional de la Paz cuando, por medio de su embajador en Londres y primer delegado a la Conferencia, España finalmente se adhirió el 19 de enero de 1908.<sup>886</sup>

México recibió la invitación de manos del encargado de negocios británico en México, W. G. Lettson, el 22 de julio de 1856.<sup>887</sup> El 5 de septiembre de 1857 el vizconde de Gabriac, enviado extraordinario y ministro plenipotenciario de Francia, le envió una nota a don Sebastián Lerdo de Tejada, ya ministro de Relaciones Exteriores, relativa a los cuatro principios de la Declaración de París invitando a su vez al gobierno mexicano a decidirse por la adhesión, misma que debía ser completa y sin reserva alguna. Lerdo de Tejada les comunicó la respuesta del gobierno mexicano el 15 de septiembre de 1857.

El gobierno de México, al recibir la invitación de parte de los ministros de Francia e Inglaterra, convocó a una comisión de expertos integrada por José María Lacunza, J. M. de Bocanegra y Mariano Yáñez, para que estudiaran la posibilidad de adherirse a la Declaración de París. El informe de la comisión se terminó el 26 de febrero de 1857. En el documento en cuestión los comisionados resaltaron que los tres últimos principios de la Declaración de París habían sido recibidos por las diversas potencias sin ningún inconveniente. Respecto al primero, relativo a la abolición del corso, señalaron que el gobierno de los Estados Unidos había considerado inoportuno acep-

884 Colombos, John C., *ibidem*.

885 Azcárraga y de Bustamante, José Luis de, *idem*, p. 381. El protocolo número 24 de la Conferencia.

886 España no concedió patente de corso alguna entre 1857 y la fecha de su adhesión a la declaración. Azcárraga y de Bustamante, José Luis de, *ibidem*. Véase también a Gregorio Z. Cabeza, *Esclavitud, piratería y fortificaciones en la Nueva España*, Jalisco, CAAA-REM, 1991, pp. 53-55. Véase también Sobarzo Loaiza, Alejandro, “La piratería en derecho internacional y en derecho interno”, *Revista de la Facultad de Derecho de México*, México, t. XIV, núm. 54, abril-junio, 1964, p. 485.

887 En ese entonces era don Luis de la Rosa ministro de Relaciones Exteriores.

tarla y le había comunicado su decisión al gobierno mexicano para llamar su atención sobre los puntos que le habían motivado a ello.<sup>888</sup> Los comisionados afirmaron que

en el estado actual de las sociedades, en que rara vez se hace la guerra entre las masas de las naciones y solo se considera hecha entre los gobiernos, estos tienen dos modos de preparar sus fuerzas: el primero, poner en acción sus ejércitos ó escuadras [*i. e.* escuadras] permanentes, y que aumentan á sueldo hasta donde sus circunstancias lo permiten; el segundo, conceder su autorización y su bandera á voluntarios nacionales ó extranjeros, por mar ó por tierra, que operan sin sueldo y muchas veces sin otra recompensa que el botín o presas hechas sobre el enemigo; pero no por eso dejan de estar á las órdenes y obrar bajo la responsabilidad del beligerante á quien ellos prestan su ayuda y que los ha autorizado á obrar por una patente en buena forma.<sup>889</sup>

En este sentido, aquellas potencias que contaran con una marina fuerte, una población abundante y los recursos necesarios, el corso podría considerarse como innecesario, renunciable e, inclusive, un deber con la humanidad el abandonarlo. Sin embargo, aquellas naciones que no tuvieran grandes armamentos permanentes y a sueldo, era necesario que acudieran al corso, pues de lo contrario quedarían desarmadas en momentos de peligro. En el informe de la comisión se señala asimismo que todas las naciones que se han tenido que enfrentar con otras más poderosas han acudido al corso.

Los comisionados reconocieron que el armar a voluntarios representaba una grave responsabilidad para el país que otorgaba las patentes por los abusos que estas fuerzas llegaban a cometer, “mas este peligro no produce el resultado de que el medio deba tenerse por ilegal y enteramente prohibido, ni deja por él de ser algunas ocasiones indispensable”.<sup>890</sup> En realidad, señalan, es un medio al que sólo debe acudir cuando lo exige un peligro inminente y una necesidad absoluta, y queda a cada nación en ejercicio de su soberanía calificar si se halla en tal situación que se haga conveniente adoptarlo.

Se hizo notar que las circunstancias de la República mexicana eran precisamente las contrarias a las de las naciones firmantes de la Declaración de París, ya que no se encontraba en posesión de un

<sup>888</sup> *Tratados y convenciones concluidos y ratificados por la República mexicana...*, p. 672.

<sup>889</sup> *Idem*, p. 673.

<sup>890</sup> *Idem*, p. 674.

ejército y escuadra poderosos, disciplinados y perfectamente bien pertrechados, como sí lo estaban las de las principales potencias. La comisión presentó además un argumento que consideramos conveniente reproducir, pues refleja por una parte el estado en que se encontraba la República mexicana, y por otra la imaginación de los miembros de la comisión:

Crece de punto la consideración de la ventaja que tendría el curso para México, si se reflexiona en que sería un modo de guerra casi sin represalia posible; porque siendo muy limitado nuestro comercio marítimo, las pérdidas que el curso de la Nación enemiga hiciese sufrir á este, no serían muy graves, en tanto que las que los corsarios harían sufrir al enemigo podrían ser mucho mayores.<sup>891</sup>

A lo anterior se debía añadir que el país se encontraba en un periodo de transición constitucional, ya que para ese momento se contaba ya con el texto de la Constitución de 1857, que aunque todavía no obligaba en materia de elección de los supremos poderes federales,<sup>892</sup> sí establecía la intervención del Congreso en cuanto a la aprobación de tratados internacionales,<sup>893</sup> por lo que sería “temerario” de parte del Ejecutivo, entrar en nombre de la nación en un compromiso internacional de tales dimensiones. Aunado a lo anterior, debía considerarse que el Plan de Ayutla, en su artículo III, si bien no limitaba expresamente en la materia al gobierno provisional en sus facultades, difícilmente se podía interpretar que dentro de las atribuciones se encontraba la de privar a la nación de los medios para atender a su seguridad e independencia. Finalmente, la comisión recomendó al gobierno que:

1. El señor presidente no estaba en el caso de prestar la adhesión de la República mexicana a los cuatro principios de derecho marítimo acordados en París, por lo que había que contestar a los representantes de Inglaterra y Francia que la dificultad es únicamente respecto del primer principio, no de los restantes; pero que, siendo inseparables, se inclinaba el gobierno mexicano a rehusar su adhesión.

891 *Idem*, p. 677.

892 El primer Congreso constitucional no se habría de instalar sino hasta el día 16 de septiembre de 1857. Véase el artículo transitorio de la Constitución Federal de los Estados Unidos Mexicanos de 1857.

893 *Idem*, art. 72, f. XIII.

2. La respuesta a la consulta podía darse por el gobierno como provisional, ofreciendo sujetar el asunto a la consideración del primer Congreso Constitucional.

Así, el gobierno de México decidió no adherirse a la Declaración de París y mantener vigente su facultad de autorizar la armazón en guerra de naves corsarias. La adhesión no vendría sino hasta el 13 de febrero de 1909.<sup>894</sup>

Días antes, el 8 de enero de 1857, el presidente Ignacio Comonfort había expedido el decreto por el que se reglamentaba a las patentes de navegación,<sup>895</sup> que si bien no son las “patentes de corso” ya estudiadas, sí eran necesarias para la navegación en general. En dicho decreto se estableció que les correspondía a los comandantes de los departamentos de marina del norte y sur, entregar dichas patentes, de acuerdo con las disposiciones sobre matrículas de mar y con la décima prevención de la circular del 16 de agosto de 1830.<sup>896</sup> El periodo de vigencia de las patentes de navegación por ellos expedidas se fijó en dos años, y se podían renovar a su término.

894 Su adhesión se publicó en el *Diario Oficial de la Federación* de 3 de abril de 1909.

895 *Decreto del gobierno del 8 de enero de 1857 que reglamenta las patentes de navegación*, Dublán, Manuel, y José María Lozano, *Legislación mexicana...*, t. 8, p. 343, núm. 4860.

896 Es la *Circular de la Secretaría de Guerra de 16 de agosto de 1830 por el que se establecen las prevenciones para el arreglo y legitimidad del comercio marítimo nacional*, ya estudiada. La 10a. prevención establecía la necesidad de contar con la patente en cuestión para poder reputar como nacionales a las embarcaciones dedicadas al comercio.

## XII. EL CORSO EN LA CONSTITUCIÓN FEDERAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS DE 1857. DISCUSIÓN DE LOS ARTÍCULOS 72, F. XV, 85, F. IX Y 111, F. II

El 16 de octubre de 1855, Juan Álvarez expidió la convocatoria para el Congreso Constituyente que habría de elaborar la Constitución de 1857. El Congreso se reunió en la ciudad de México el 17 de febrero de 1856, y las sesiones se abrieron al día siguiente.<sup>897</sup>

La Constitución se juró el 5 de febrero de 1857, primero por el Congreso y después por Comonfort. Días después, el Congreso constituyente clausuró sus sesiones, y el 11 de marzo se promulgó. La presidencia de la República recayó en Comonfort, y como presidente de la Suprema Corte fue seleccionado Benito Juárez.

En cuanto a la materia que tratamos, la facultad para reglamentar la expedición de patentes de corso y dictar las leyes para declarar buenas o malas las presas de los mismos recayó en el Congreso de la Unión, compuesto por representantes elegidos en su totalidad cada dos años.<sup>898</sup>

Era facultad del presidente, conceder las patentes de corso con sujeción a las bases fijadas por el Congreso.<sup>899</sup> Esta facultad, siendo exclusiva del Ejecutivo, le estaba vedada a los estados de la República de manera expresa.<sup>900</sup> En cuanto al Poder Judicial, a éste le correspondía conocer de los asuntos relacionados con la aplicación de las leyes federales, entre las que se cuentan las disposiciones relativas al corso.<sup>901</sup>

En el proyecto de Constitución, lo que después sería el artículo 72, fracción XV, relativo a la facultad del Congreso para reglamentar la manera de expedir patentes de corso y dictar las leyes para declarar buenas o malas las presas, era la fracción XI del artículo 64, cuyo texto leía: (El Congreso tiene la facultad) “Para reglamentar el modo en que deben eepedirse (*sic*) las patentes de corso; para declarar buenas o malas las presas de mar y tierra y para establecer el derecho ma-

897 Véase Tena Ramírez, Felipe, *op. cit.*, pp. 595-606.

898 Artículos 52 y 72, fracción XV, de la *Constitución Política de la República Mexicana de 1857*. Véase *Constitución Federal de los Estados Unidos Mexicanos sancionada y jurada por el Congreso General Constituyente el 5 de febrero de 1857...*, México, Imprenta del Gobierno, en Palacio, 1883.

899 *Idem*, art. 85, f. IX.

900 *Idem*, art. 111, f. II.

901 *Idem*, art. 97, f. I.

rítimo de paz y guerra”.<sup>902</sup> La discusión abarcó prácticamente la totalidad de la sesión del día 9 de octubre de 1856 y se inició con la intervención del diputado Francisco J. Villalobos, quien se declaró en contra de la inclusión del corso en el texto constitucional por considerarlo un acto de barbarie y mancha innecesaria “cuando todo hace creer que en la guerra no vuelva a recurrirse á ese medio reprobado”.<sup>903</sup> El diputado estaba inconforme además con la redacción del artículo, ya que señaló que el Congreso no podía declarar buenas o malas las presas de mar y tierra, pues esta atribución le correspondería a los tribunales. El diputado Ponciano Arriaga, al responder a su discurso, le aclaró que al Congreso únicamente le correspondería reglamentar la actividad, ya que el verbo *reglamentar* se aplicaba a toda la frase. Villalobos terminó su intervención insistiendo en la supresión del corso, por considerarlo una inmoral autorización del pillaje. Arriaga en su réplica convino en que el corso no era más que un resto de barbarie al que se ocurría en casos de necesidad. Argumentó en su favor que era preciso consignar la facultad en cuestión en el texto constitucional para el caso de que el día en que México estuviera sosteniendo una guerra y sus enemigos concedieran patentes de corso, pudiera a su vez autorizarlo. Finalmente, aceptó que el corso no era más que una especie de piratería.<sup>904</sup>

Francisco Zarco tomó la palabra para insistir en las objeciones al artículo debatido, pues no consideró satisfactorias las respuestas dadas por Arriaga. Para Zarco, el corso es la piratería autorizada por un gobierno.

una violación de los principios más sagrados de la civilización, un resto de barbarie que las naciones cristianas se afanan en abolir [...] la gran conquista alcanzada en el derecho marítimo por el congreso de París, hace esperar que en lo de adelante ninguna nación recurra al corso, y así será triste que encuentre cabida en la Constitución de México.<sup>905</sup>

902 Zarco, Francisco, *Historia del Congreso...*, sesión del día 9 de octubre de 1856, p. 419. Véase también del mismo autor *Crónica del Congreso constituyente (1856-1857)*, estudio preliminar, texto y notas de Catalina Sierra Casasús, México, El Colegio de México, 1957, el texto es idéntico. Sobre el pensamiento político de Zarco, puede verse: González Oropeza, Manuel (estudio introductorio y compilación), *El siglo diez y nueve de Francisco Zarco y su pensamiento constitucional*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1993.

903 *Ibidem*, p. 420.

904 *Ibidem*.

905 *Ibidem*.

Zarco consideraba que no era necesario otorgarle facultad expresa al Ejecutivo para conceder patentes de corso, pues en caso de conflicto bélico, se podrían armar corsarios con base en el derecho que se tiene a las represalias. “El corso en último extremo puede hacerse por vía de represalia; las causas de almirantazgo tocan á los tribunales y no al legislativo [...]”<sup>906</sup> Eulogio Barrera se pronunció en el mismo sentido que Zarco en cuanto a que no era necesario que el corso constara en el texto constitucional, pues podía hacerse por derecho de represalia.

Después de escuchar las consideraciones anteriores, la comisión encargada de la fracción discutida la presentó, reformada, en los siguientes términos: “11.a Para reglamentar el modo en que deben expedirse las patentes de corso; para dictar leyes según las cuales deben declararse buenas o malas las presas de mar y tierra, y para expedir las relativas al derecho marítimo de paz y guerra”.

La discusión de la fracción propuesta la inició Pedro Ampudia, quien expuso que era indispensable que para casos de guerra quedara consignada expresamente la facultad de expedir patentes de corso, y contrario a lo expuesto en las anteriores intervenciones de los demás diputados, se pronunció por que la facultad para declarar buenas o malas las presas de mar y tierra fuera enteramente del Ejecutivo (tal y como se establecía en la redacción anterior.)

Le replicó José María Mata que esa facultad le corresponde al Poder Judicial. Mata, en una clara referencia a la doctrina reflejada en el diccionario de Joaquín Escriche y Antonio de J. Lozano, en lo referente al corso, manifestó que el corso es en la mar lo que es en tierra la campaña de guerrillas,<sup>907</sup> de ahí que sería injusto si a una nación que carece de un ejército numeroso se le negara el derecho a formar guerrillas para defender su territorio, de la misma forma sería injusto para un país que carece de una escuadra numerosa negarle el derecho a armar corsarios.<sup>908</sup> Mata continuó su discurso señalando que acaso las potencias firmantes de la Declaración de París lo que buscaban era causar grandes males a aquellos países que no contaban con una marina suficiente, interpretación que provocó la protesta de Zarco, quien le señaló que esas potencias merecían reconocimiento en vez de reproches.

906 *Idem*, p. 421.

907 Escriche, Joaquín y Antonio de J. Lozano, *op. cit.*, *sub voce* “corso”.

908 Zarco, Francisco, *Historia del Congreso...*, p. 422.

Zarco continuó con su oposición a consignar en la Constitución la facultad de acudir al corso. Ya vimos anteriormente al hablar de la guerra de 1846-1847, la referencia que hace Zarco sobre el intento de armar corsarios contra los Estados Unidos y el fracaso de la misma. Él mismo señaló algo importante por atender a la precaria situación de la marina mexicana. Después de hacer referencia al navío corsario que se armó durante la guerra con los Estados Unidos, Zarco manifestó que aquellos países que como México carecen de escuadras no pueden de cualquier manera armar corsarios, pues no tienen los buques y los puertos en una guerra, quedarían bloqueados (como de hecho sucedió en 1846-1847). Finalmente, Arriaga insistió en mantener la facultad de manera expresa, y Barrera protestó, pues se había querido poner a la marina mexicana en ridículo. Con su intervención se terminó la discusión de esta fracción, misma que se aprobó en sus términos por 55 votos a favor contra 25.<sup>909</sup>

Como podemos observar, la fracción discutida provocó una gran oposición a la simple mención del corso en la carta magna. Es notable el ánimo que prevalecía entre los constituyentes en contra del corso, por considerarlo una actividad propia de un pasado bárbaro y que debía ser dejado atrás. Sin embargo, tiempo después encontramos que la doctrina reconoce la necesidad de mantener la facultad en el texto constitucional. M. Coronado, al hablar de esta fracción en sus *Elementos de derecho constitucional mexicano*, señala que México, siendo un país débil, necesitaba del corso para aumentar sus fuerzas navales.<sup>910</sup> Por su parte, José María del Castillo Velazco, al tratar de esta facultad, señala que el corso suele ser conveniente y aun necesario en casos de guerra, y de ahí que se autorice al Congreso para expedir las leyes que deban regirlo. Sin embargo, Castillo Velazco opinó también que “el corso es en verdad repugnante, y la idea de autorizarlo fué severamente combatida en el Congreso constituyente, como desechada ya por las naciones civilizadas”.<sup>911</sup>

La facultad para el otorgamiento de las patentes de corso estaba, como ya mencionamos, reservada al presidente de la República, de acuerdo con el texto del artículo 85, fracción IX, constitucional. La fracción se aprobó sin discusión durante la sesión del día 20 de oc-

909 *Idem*, p. 425.

910 Coronado, M., *Elementos...*, p. 119.

911 Castillo Velazco, José María del, *Apuntamientos para el estudio del derecho constitucional mexicano*, México, Imprenta del Gobierno, en Palacio, 1871; ed. facs., México, Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal, 1993, p. 151.

tubre de 1856 por 71 votos a favor y uno en contra. El texto propuesto y aprobado establece textualmente que es facultad del presidente de la República: "Conceder patentes de corso con sujeción á las bases fijadas por el congreso".<sup>912</sup> Ni Castillo Velazco ni M. Coronado hacen comentario especial alguno sobre esta facultad presidencial.

La prohibición a los estados de la República para expedir las patentes de corso se aprobó sin discusión y por unanimidad de 79 votos en la sesión del día 6 de noviembre de ese año, quedando como sigue: Artículo 112, fracción 5a (111, fracción 2a en el texto publicado): Ningún estado podrá "5º Expedir patentes de corso ni de represalias". Esto en congruencia con que la facultad para declarar la guerra es exclusiva del Congreso federal.<sup>913</sup>

Al Poder Judicial federal le correspondía, de acuerdo con el artículo 97, fracción 2a. de la Constitución, conocer los problemas surgidos dentro del derecho marítimo, es decir, de las causas de almirantazgo. Dicha facultad fue aprobada en la sesión del día 24 de octubre por 70 votos contra 10.<sup>914</sup> Jacinto Pallares señala que la competencia de los tribunales federales es tal vez la más oscura en la práctica, debido a la vaguedad con que se expresa el artículo constitucional para saber cuáles son los casos comprendidos en la jurisdicción de almirantazgo. Además, recordemos que la ley del 25 de enero de 1854 sobre causas de almirantazgo ya no estaba vigente a esas fechas.<sup>915</sup>

Debemos distinguir entre la jurisdicción fiscal y la de almirantazgo. La primera atiende a los juicios de contrabando y los comisos, y se ejerce en todo el territorio y aguas territoriales mexicanos. La jurisdicción de almirantazgo, a diferencia de la fiscal, no tiene objetivos de exacción fiscal, sino "hacer efectivas las leyes sobre seguridad y condiciones de legitimidad del comercio exterior en tiempo de paz y en tiempo de guerra: así como las que establecen medios que para su defensa exterior puede emplear en los mares de la nación".<sup>916</sup> La jurisdicción de almirantazgo se ejercía en las aguas territoriales mexicanas. Esta jurisdicción se extiende sobre las leyes relativas al cor-

912 Zarco, Francisco, *Historia del Congreso...*, p. 468.

913 En ese sentido Coronado, M., *op. cit.*, p. 175, y Castillo Velazco, José María del, *op. cit.*, p. 233.

914 *Idem*, p. 485.

915 Pallares, Jacinto, *op. cit.*, pp. 649-650.

916 *Idem*, p. 651.

so, presas de mar, defensa exterior de los puertos y mares mexicanos y comercio exterior en cuanto a su seguridad y protección.<sup>917</sup>

En tiempo de paz, la jurisdicción de almirantazgo se ejerce en lo relativo a la seguridad de los puertos y del comercio exterior. Durante la guerra, los jueces de almirantazgo conocen de los juicios de presas, corso, bloqueo y registros de los navíos. Ahora bien, la ley aplicable eran las Ordenanzas de la Armada Naval, del 18 de septiembre de 1802, vigentes en México,<sup>918</sup> y las O. C. de 1801, en donde se establecía —como ya vimos anteriormente al hablar de la O. C.— que conocerían de los juicios de presas los comandantes militares de marina, que en este caso en particular y para efectos de conocer sobre las presas eran los jueces de distrito.<sup>919</sup>

Las apelaciones en los juicios de presas se regían por las *Bases para el Reglamento de la Suprema Corte*, de 14 de febrero de 1826, ya estudiadas, y que veremos más adelante su nueva entrada en vigor. En cuanto a los asuntos de carácter penal, éstos se debían llevar por cuerda separada.<sup>920</sup>

La Suprema Corte de Justicia se regía por la Ley sobre Administración de Justicia y Orgánica de los tribunales de la federación, del 23 de noviembre de 1855,<sup>921</sup> “según decreto del propio Congreso promulgado por el presidente sustituto, Ignacio Comonfort, el 16 de abril de 1856 y publicado el día 24 del mismo mes”.<sup>922</sup> Dicha ley establecía en su artículo 1º que entre tanto se arreglaba definitivamente la administración de justicia, se observarían las leyes que sobre el ramo regían el 31 de diciembre de 1852, con algunas modificaciones.

Con la guerra de Reforma, la Suprema Corte dejó de funcionar, y por decreto del presidente Benito Juárez, del 22 de noviembre de 1858, se dispuso que los tribunales superiores de cada estado ejercieran las funciones correspondientes a la Suprema Corte y a los tribunales de circuito.<sup>923</sup>

917 *Idem*, p. 658.

918 *Real ordenanza para el servicio de los baxeles de S.M.*, en Dublán, Manuel y José María Lozano, *Legislación mexicana...*, t. I, pp. 88-292, núm. 47 (de aquí en adelante Ordenanzas de la Armada Naval).

919 *Idem*, p. 681.

920 De acuerdo con el art. 41, trat. 6º, tít. 5º de las Ordenanzas de la Armada Naval.

921 En Dublán, Manuel, y José María Lozano, *Legislación mexicana...*, t. 7, pp. 598-606, núm. 4572.

922 Soberanes, José Luis, *El Poder Judicial...*, p. 77.

923 *Idem*, p. 79.

Terminada la guerra, el Congreso de la Unión dispuso, por decreto del 27 de junio de 1861, la reinstalación de la Suprema Corte,<sup>924</sup> y el 2 de julio siguiente, además de hacer una serie de designaciones de miembros interinos de la Corte, se dispuso que se regiría por la Ley de los Tribunales de Circuito y Jueces de Distrito, del 18 de mayo de 1826.<sup>925</sup>

Posteriormente, el 29 de julio de 1862, Benito Juárez decretó el Reglamento de la Suprema Corte de Justicia de la Nación. A decir de José Luis Soberanes, “este reglamento es el texto más importante (aunque deficiente) en que se norma el quehacer cotidiano de nuestro máximo tribunal, a mediados del siglo XIX”.<sup>926</sup>

Este Reglamento rigió el funcionamiento del Poder Judicial federal hasta la promulgación del Código de Procedimientos Federales de 1897.

924 En Dublán, Manuel, y José María Lozano, *Legislación mexicana...*, t. 9, p. 239, núm. 5388.

925 *Idem*, p. 80. Véase, Dublán, Manuel, y José María Lozano, *Legislación mexicana...*, t. I, pp. 796-797; y t. 9, p. 240, núm. 5390.

926 Soberanes, José Luis, *El Poder Judicial...*, p. 81. Véase Dublán, Manuel, y José María Lozano, *Legislación mexicana...*, t. 9, pp. 492-502, núm. 5688.

### XIII. EL CORSO DURANTE EL SEGUNDO IMPERIO MEXICANO

Al aceptar Maximiliano de Habsburgo la Corona de México el 10 de abril de 1864, ofreció establecer instituciones liberales y un régimen constitucional para el Imperio. Un año después de su aceptación y ante la imposibilidad de emitir una Constitución hasta que el país estuviera totalmente pacificado, el 10 de abril de 1865 expidió el Estatuto Provisional del Imperio Mexicano, que según Felipe Tena Ramírez careció de vigencia práctica y de validez jurídica. Junto con el Estatuto se expidieron una serie de leyes que establecían la organización y facultades de los diversos ministerios creados, además de otras disposiciones relativas a tribunales y la organización de la marina.

El 15 de julio de 1867 el presidente Benito Juárez entró a la ciudad de México, con lo cual se puso fin al segundo Imperio mexicano.

#### *El Estatuto Provisional del Imperio Mexicano y las disposiciones relativas a la administración de justicia y organización del Departamento de Marina*

El gobierno imperial estaba a cargo del emperador por medio de un ministerio compuesto por nueve departamentos ministeriales. Entre ellos se encontraban el de Negocios Extranjeros y Marina, el de Justicia y el de Guerra. Si bien no se hace mención alguna al corso, sí se establece la organización de la marina, de las jurisdicciones de marina, y de las prefecturas de marina y capitanías de puertos que establecen un marco jurídico aplicable en un momento dado al corso.<sup>927</sup> En las disposiciones sobre el establecimiento de buques guardacostas se toca el tema de las presas que veremos más adelante.

En el Estatuto se creaban las prefecturas marítimas y capitanías de puertos. A las prefecturas les estaba encomendada la ejecución de las leyes, decretos y reglamentos concernientes a la marina y el ejercicio de la justicia marítima. Por su parte, las capitanías de puerto se encargaban de todo lo concerniente a la policía de la rada y puerto y de la ejecución de los reglamentos marítimos relativos a la navegación y al comercio.<sup>928</sup>

927 De ahí que hayamos decidido incluir esta sección.

928 *Estatuto Provisional del Imperio Mexicano*, en Tena Ramírez, Felipe, *op. cit.*, pp. 670-680. Ver tít. I, art. 5; y tít. VIII, art. 27.

El Departamento de Marina, dentro del Ministerio de Negocios Extranjeros y Marina, se regía por su Reglamento interior del 1° de noviembre de 1865, así como por el decreto de misma fecha que establecía su planta.<sup>929</sup> Además, debía sujetarse a lo dispuesto por el Reglamento general sobre organización de los Ministerios,<sup>930</sup> y por el Decreto sobre las Atribuciones de los Nueve Departamentos Ministeriales.<sup>931</sup> Dentro de las atribuciones del Departamento de Marina estaban las siguientes:

1. Formar y organizar todo el personal de la marina.
2. Concertar los movimientos marítimos de los buques, las operaciones militares, los armamentos y desarmamentos.
3. Todo lo relativo al servicio de los naufragios y averías de los buques.<sup>932</sup>

Ahora bien, las atribuciones y número de las prefecturas marítimas se crearon mediante decreto el día 12 de octubre de 1865.<sup>933</sup> Se establecieron tres prefecturas: una en Veracruz, otra en Acapulco y otra en Mazatlán. Era obligación de los prefectos vigilar la ejecución de las leyes, reglamentos y decretos concernientes a la Marina del Imperio.

Los prefectos tenían autoridad sobre todas las embarcaciones armadas, desarmadas o en armamento, y los comandantes de tales embarcaciones debían darles cuenta de los trabajos ejecutados en los mismos.<sup>934</sup>

929 Son el *Reglamento interior del Ministerio de Negocios Extranjeros y Marina*, en *Colección de leyes, decretos y reglamentos que internamente forman el sistema político, administrativo y judicial del Imperio*; y el *Decreto del 1° de noviembre de 1865 sobre la planta del Ministerio de Negocios Extranjeros y Marina*, en *Colección de leyes, decretos y reglamentos que internamente forman el sistema político, administrativo y judicial del Imperio*, México, Imprenta de Andrade y Escalante, 1865, t. 2.

930 *Decreto del 12 de octubre de 1865 sobre organización general de los Ministerios*, en *Colección de leyes, decretos y reglamentos que internamente forman el sistema político, administrativo y judicial del Imperio*, México, Imprenta de Andrade y Escalante, 1865, t. 1.

931 *Decreto del 10 de abril de 1865 sobre las atribuciones de los nueve departamentos ministeriales*, en *Colección de leyes decretos y reglamentos que internamente forman el sistema político, administrativo y judicial del Imperio*, México, Imprenta de Andrade y Escalante, 1865, t. 1.

932 *Idem*, art. 10.

933 *Decreto sobre las atribuciones de las Prefecturas marítimas*, en *Colección de leyes, decretos y reglamentos que internamente forman el sistema político, administrativo y judicial del Imperio*, México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1865, t. 3.

934 *Idem*, arts. 1, 4 y 12.

El segundo imperio contó con una serie de disposiciones que establecían la organización de las matrículas de mar, las patentes de navegación, el combate al contrabando, y el armamento de buques comerciales.<sup>935</sup>

El decreto sobre las matrículas de mar marcaba cuatro clases genéricas de matrículas para:<sup>936</sup>

1. solteros
2. viudos sin hijos
3. casados sin hijos
4. padres de familia

Se establecía que la segunda clase de matriculados no podían ser llamados al servicio sino hasta haber agotado la primera, y así sucesivamente.<sup>937</sup>

En el decreto se establecía que el territorio marítimo se dividía en tres distritos, cada uno de los cuales tenía por capital la residencia de los prefectos marítimos. Cada distrito se habría de dividir en subdistritos y cada subdistrito en cuarteles.<sup>938</sup> Las disposiciones que se opusieron al decreto quedaron derogadas.

Los buques de comercio debían contar con la patente de navegación respectiva, firmada por el emperador y expedida por la autoridad marítima del puerto de partida o por los cónsules mexicanos en puertos extranjeros, quienes podían expedir patentes provisionales para el viaje directo al puerto del Imperio de embarcaciones adquiridas en el extranjero.<sup>939</sup> Este decreto derogó en su artículo 11 de manera expresa al Decreto del 8 de enero de 1857 que reglamenta las patentes de navegación.

Por otra parte, para el combate al contrabando se dispuso el establecimiento de una escuadrilla guardacostas para el océano Pací-

935 Aunque en este caso el armamento era únicamente para fines de comercio, no de guerra. Véase el *Decreto para la libertad del armamento marítimo*, en *Colección de leyes, decretos y reglamentos que internamente forman el sistema político, administrativo y judicial del Imperio*, México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1865, t. III.

936 Para esas fechas ya se habían suprimido las matrículas de mar por el gobierno de Ignacio Comonfort, como veremos más adelante.

937 *Organización de las matrículas para el alistamiento de la gente de mar*, en *Colección de leyes, decretos y reglamentos que internamente forman el sistema político, administrativo y judicial del Imperio*, México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1865, t. 3, tit. I, art. 1.

938 *Idem*, tit. I, art. 4.

939 *Decreto del 1 de noviembre de 1865 sobre patentes de navegación*, en *Colección de leyes, decretos y reglamentos que internamente forman el sistema político, administrativo y judicial del Imperio*, México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1865, t. 3, arts. 1 y 6.

fico y otra para el Atlántico. Era atribución de cada prefecto marítimo la sobrevigilancia de las costas de cada distrito, que debía hacerse en el Golfo de México, mediante dos goletas de cuando menos 73 toneladas de porte y un vapor de doscientas toneladas cuando menos. Para el Pacífico, las goletas debían ser de 42 a 50 toneladas, y el vapor de 150 toneladas.<sup>940</sup>

En cuanto a las presas hechas por los buques guardacostas, las tres cuartas partes de su producto debían ingresar a las cajas del Estado, y la cuarta parte restante era para los apresadores. La distribución de las presas se debía hacer cada año por distritos de sobrevigilancia, de acuerdo con los grados de los apresadores. Para el comandante del distrito se fijaban cuatro partes, para los oficiales y subalternos tres partes y para los cabos, marineros y agentes embarcados una parte.

A la caída del imperio, las disposiciones sobre corso y presas vigentes anteriores volvieron a su aplicación normal. Es interesante notar la falta de disposiciones imperiales sobre el tema; quizá se debió entre otras cosas a la imposibilidad de expedirlas dadas las circunstancias precarias del imperio.

<sup>940</sup> *Decreto del 12 de octubre de 1865 sobre el establecimiento de buques guarda costas, en Colección de leyes, decretos y reglamentos que internamente forman el sistema político, administrativo y judicial del Imperio*, México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1865, t. 3, artículo 1. El 12 de octubre de ese año, el ministro de Negocios Extranjeros y Marina giró instrucciones a los prefectos marítimos para el establecimiento de los guardacostas.

#### XIV. EL CORSO EN EL PERIODO COMPRENDIDO DE 1857 A 1916

Posteriores a la Constitución de 1857, las siguientes disposiciones que encontramos referentes al corso se refieren básicamente a la organización del ejército y armada de México.

También se emitieron disposiciones relativas a la organización de las secretarías de Estado y sus atribuciones, en donde se contempla la expedición de patentes de corso. Así, la O. C. de 1801 continuó vigente toda vez que no se expidió decreto derogatorio alguno ni nuevas disposiciones sobre la materia.

##### 1. *Ley del 8 de septiembre de 1857 que reglamenta la marina nacional*

El 8 de septiembre de 1857 el presidente Ignacio Comonfort expidió la ley que reglamentaba la marina nacional. Con ella se estableció el número de buques que la componían y su función.

Se estableció que la marina se compondría de seis vapores de trescientas toneladas cada uno y seis paquebotes de cien toneladas armados con una pieza giratoria. Con estos recursos materiales se debían vigilar las costas de los mares del norte y sur de la República.

En la ley se dispuso que el objeto esencial de la marina era el de vigilar las costas y evitar el contrabando. Para ello, en el océano Atlántico un vapor debía recorrer las costas de Campeche a Coatzacoalcos. De ahí a Veracruz lo haría uno de los paquebotes. Otro vapor debía recorrer las costas desde Matamoros hasta Tampico; de ahí a Veracruz lo haría otro paquebote. En Veracruz debía mantenerse un tercer vapor y paquebote para vigilancia del puerto.

En el Pacífico se dispuso que uno de los vapores debía recorrer las costas desde La Ventosa hasta Manzanillo, de ahí a San Blas un paquebote y de San Blas a Mazatlán otro vapor. De Mazatlán a Guaymas un paquebote, y un vapor de Mazatlán a Cabo San Lucas. El paquebote restante de Mazatlán a La Paz.

Los buques de la armada debían acudir al llamado de los administradores de las aduanas, quienes les indicarían el punto en la costa en donde posiblemente se llevaría a cabo un desembarco ilegal.

Otro punto importante de esta ley fue la supresión de la matrícula de mar. A partir de ese momento las tripulaciones de los buques de la armada mexicana se debían integrar por el personal designado por

las autoridades políticas de los puertos respectivos en un 50%, el resto se integraría mediante el enganche de personas capacitadas a través de los administradores de las aduanas marítimas. Dichas tripulaciones debían servir en sus puestos por tres años.

Finalmente, se estableció que Veracruz en el Atlántico y San Blas en el Pacífico serían las cabeceras de los departamentos de marina del país.<sup>941</sup> Como podemos observar, el combate al contrabando seguía siendo un punto esencial dentro de las funciones de la armada.

El presidente Benito Juárez, mediante decreto de fecha 23 de febrero de 1861, dispuso la distribución de los ramos de la administración pública entre las secretarías de Estado. En su artículo 1o., fracción III, se dispuso que dentro de las atribuciones de la Secretaría de Estado y del Despacho de Justicia e Instrucción Pública estaban:

- la administración de justicia;
- la Suprema Corte;
- tribunales de circuito y de distrito;
- controversias que corresponderían a los tribunales de la Federación, y
- causas de piratería.

La Suprema Corte se reinstalaría, como ya vimos, el 27 de junio de ese año.

De acuerdo con el texto del decreto, el control sobre las patentes de corso correspondía a la Secretaría de Estado y del Despacho de Guerra y Marina.<sup>942</sup> Los expedientes relativos a corso debían pasar al control de dicha secretaría.

## 2. *Reglamento de corso boliviano de 26 de marzo de 1879*<sup>943</sup>

Siendo Hilarión Daza presidente de la República de Bolivia, y en virtud de la guerra que sostenía junto con Perú en contra de Chile

941 Véase el *Decreto del gobierno de 8 de septiembre de 1857, Ley que reglamenta la marina nacional*, en Dublán y Lozano, *Legislación mexicana...*, t. 8, p. 614, núm. 4981.

942 Véase el *Decreto del 23 de febrero de 1861 por el que se distribuyen los ramos de la administración pública para su despacho entre las Secretarías de Estado*, artículo 1, fracciones III y VI.

943 Si bien no es un ordenamiento mexicano, sí estuvo abierto a que armadores extranjeros participaran en apoyo a Bolivia en su guerra contra Chile. Además, es un reglamento bastante tardío sobre la materia. De ahí su inclusión en el presente estudio.

sobre la explotación por estos últimos en los puertos de Mejillones, Antofagasta y mineral de Caracoles, de guanos y salitres del litoral boliviano, emitió un *Reglamento de corso á que deben sujetarse los capitanes de buques corsarios con patente de la República en la actual guerra contra Chile*, abierto a los armadores extranjeros, y que fue publicado en México en el número 2 de la *Colección de circulares y decretos de la Secretaría de Guerra y Marina, año de 1879* (Biblioteca de la *Revista Militar Mexicana*, Imprenta del Instituto Monasterio, México, 1889). Junto con Bolivia, Perú, en contravención al Tratado de París al que se había adherido, autorizó el corso contra Chile. Bolivia, en cambio, no era parte del tratado, y así lo hace constar en el proemio del reglamento expedido.<sup>944</sup>

En el reglamento se autorizaba a los corsarios a perseguir y apresarse todo buque chileno, de guerra, corsario o mercante que se encontrara en el mar o en las aguas o puertos bolivianos como en los chilenos,<sup>945</sup> con la prohibición de cometer actos hostiles en puertos o aguas territoriales neutrales, para lo cual se fijaba la distancia del tiro de cañón a la más baja marea como línea de demarcación.

Los corsarios quedaban autorizados para detener y apresarse:

a) Cualquier buque neutral que transportase despachos oficiales o tropas en general para los buques chilenos.

b) Todo cargamento de propiedad chilena que se encontrara a bordo de buque neutral, sin importar que fuera o no contrabando de guerra.

c) Todo buque cuya neutralidad no fuera comprobable.

d) Aquellos buques que carecieran de patente, conocimientos de embarque u otro documento que acreditara la propiedad neutral de la carga y del buque.

e) Asimismo, todas las embarcaciones de cualquier nacionalidad que condujeran a bordo productos de los puertos en conflicto, siempre que no se pudiera comprobar que fueron expedidos por autoridades bolivianas.

Las presas se declararían por los tribunales bolivianos o, en su caso, por los cónsules bolivianos en aquellas naciones que consintieran poder vender las presas. Si la nave no podía ser enviada a juicio

<sup>944</sup> Véase Cabeza, Gregorio Z., *op. cit.*, p. 54.

<sup>945</sup> *Reglamento de corso á que deben sujetarse los capitanes de buques corsarios con patente de la República en la actual guerra contra Chile* (R. Bol), artículo 1.

por el corsario por estar imposibilitado a ello, podía esperar el tiempo necesario, pero para ello debía presentar los documentos que justificaran su conducta.<sup>946</sup>

Los corsarios contaban con el derecho de visita que correspondía a todo beligerante. Para detener a la embarcación que se pretendía visitar, el corsario debía izar el pabellón boliviano y disparar un cañonazo sin bala. En caso de que la embarcación no se detuviera, se procedería de acuerdo con las circunstancias.

Cuando del examen hecho a los papeles y la carga del buque detenido resultaba que el buque era apresable, el corsario debía levantar un inventario de la carga y efectos que estuvieren a bordo, así como guardar los documentos que probaran la legitimidad de la presa para presentarlos ante el tribunal de presas.<sup>947</sup> Si resultaba que el navío detenido no era apresable por ser neutral junto con la carga, el corsario debía extenderle un certificado en donde se hiciera constar su neutralidad, conservando copia para sí.

Como incentivo a los armadores, los cargamentos apresados pertenecían a los apresadores y además estaban libres de todo gravamen.<sup>948</sup> Aunado a lo anterior, tanto el comandante como los oficiales, guarnición y equipajes de los buques corsarios quedaban bajo la protección del gobierno y leyes bolivianas, gozando además de los derechos y garantías inherentes a la ciudadanía, tratándose de extranjeros, desde el momento en que armaran el buque en corso o se alistaran en él.<sup>949</sup>

Este sencillo reglamento evidentemente estaba inspirado en las ordenanzas de corso españolas. Ignoramos si hubo o no armadores mexicanos presentes en dicho conflicto; sin embargo, este ordenamiento fue una invitación a los corsarios mexicanos a participar en él.

### 3. *Reglamento de la Secretaría de Guerra y Marina de 1881*

El 24 de noviembre de 1881, durante el gobierno del presidente Manuel González, se expidió el Reglamento de la Secretaría de Guerra y Marina. En él se estableció la organización interna y atribuciones del Departamento de Marina. De acuerdo con el Reglamento, le correspondía: artículo 95.

946 *Idem*, artículos 4-10.

947 *Idem*, artículos 11, 12 y 13.

948 *Idem*, artículos 3 y 15.

949 *Idem*, artículo 16.

I. Los buques de guerra nacionales y lo relativo á la marina mercante nacional y extranjera[...]

V. Patentes de navegación y de corso.

VI. En general, todo aquello que se relacione con el ramo.

Así, lo relativo al corso mexicano continuó en manos del Departamento de Marina de la Secretaría de Guerra y Marina.

El departamento se dividía en dos secciones. A la primera le correspondía informar y despachar todos los asuntos que entraran al departamento, salvo aquellos relacionados con la contabilidad, así como la entrada y salida de los mismos. A la segunda sección le correspondía todo lo relativo a la contabilidad y al material de guerra de la armada. El jefe de la 2a. sección estaba obligado a llevar un libro sobre las patentes de navegación y de corso expedidas por el departamento.<sup>950</sup>

#### 4. *Ordenanzas del Ejército y Armada de la República Mexicana del 15 de junio de 1897*<sup>951</sup>

Es realmente poco lo que estas Ordenanzas contienen que pueda aplicarse al tema en estudio. El título XIII de las mismas se refiere al botín de guerra, y establece dos principios:

1. La nación será beneficiaria de todas las armas, provisiones de boca, municiones de guerra, caballos, equipo, vestuario, trenes, botiquines y caudales que le sean arrebatados al enemigo o que éste haya abandonado.<sup>952</sup>

2. Si entre los objetos capturados o abandonados por el enemigo se encuentran algunos pertenecientes a particulares, se les devolverán, siempre y cuando:

a) Justifiquen su propiedad, y

b) Justifiquen que se encontraban en poder del enemigo contra la voluntad de sus propietarios.<sup>953</sup>

<sup>950</sup> *Reglamento de la Secretaría de Guerra y Marina*, México, Imprenta del Gobierno en Palacio, 1881, artículo 100. Éste derogó a la anterior ordenanza de la Marina de Guerra de México de 1891.

<sup>951</sup> Estas ordenanzas derogaron a las anteriores de 1891.

<sup>952</sup> *Ordenanzas del ejército y armada de la República Mexicana*, 15 de junio de 1897, AHUIA, UB 511 M49.1897 15511 015512, artículo 1259.

<sup>953</sup> *Idem*, artículo 1260.

En realidad, la Ordenanza del Ejército y Armada se refiere únicamente a las fuerzas oficiales del Estado, no a la participación de los particulares. De ahí que ni siquiera se menciona la participación de los mismos en las acciones de guerra. Es importante resaltar la presencia de la disposición contenida en las ordenanzas de curso anteriores relativa a la propiedad de los bienes de particulares represados por las fuerzas del Estado, bienes que se deben restituir a sus legítimos propietarios una vez demostrada su propiedad. En este caso, la Ordenanza del Ejército y Armada no fija límite de tiempo alguno para el ejercicio del derecho por parte de los dueños para reclamar sus propiedades; sin embargo, se mantiene la obligación de probar su legítima propiedad y el que se hallaban en manos del enemigo contra la voluntad del dueño.

En cuanto al Poder Judicial, en 1897 el presidente Porfirio Díaz promulgó el Código de Procedimientos Federales, reorganizando al Poder Judicial de la Federación.<sup>954</sup> Este ordenamiento tuvo que ser reformado tiempo después debido a las últimas modificaciones constitucionales en materia judicial.<sup>955</sup> Dicho ordenamiento estableció que correspondía a los tribunales federales conocer las controversias relativas al derecho marítimo, en donde se comprenden los juicios de presas.<sup>956</sup> Los jueces de distrito conocían en primera instancia las controversias mencionadas, incluidas las referentes al contrabando. Los tribunales de circuito actuaban como tribunales de segunda instancia en tales asuntos y correspondía a la Suprema Corte de Justicia la última instancia.<sup>957</sup>

Los juicios referentes a naufragios, averías, abordajes, incendios, varadas, pérdidas de embarcaciones, salvamento de mercancías y devolución de éstas debían tramitarse de manera sumaria, y cuidando la debida aplicación de la *Ordenanza de Marina*.<sup>958</sup>

954 Fix-Zamudio, Héctor y José Ramón Cossío Díaz, *El Poder Judicial en el ordenamiento mexicano*, México, FCE, 1996, p. 117.

955 Soberanes, José Luis, *El Poder Judicial...*, p. 114.

956 *Código Federal de Procedimientos Civiles y Ley Orgánica de los Tribunales de la Federación. Con notas, concordancias e inserción de las leyes a que hacen referencia o dejan vigentes, por el sr. Lic. D. Antonio de J. Lozano*, México, Imprenta de Eduardo Dublán, 1897, *Ley Orgánica*, artículo 45.

957 *Idem*, artículos 48, 59 y 60.

958 *Idem*, *Código de Procedimientos...*, artículos 690, f. XIV, núms. 724 y 725.

## 5. *Ordenanza General del Ejército y Ordenanza General de la Armada del 11 y 12 de diciembre de 1911*

Siendo presidente de los Estados Unidos Mexicanos Francisco I. Madero, el 11 de diciembre de 1911 se promulgó la Ordenanza General del Ejército, y el día 12 de ese mismo mes y año se hizo lo propio con la Ordenanza General de la Armada.

La Ordenanza General del Ejército establecía que la Armada debía observar las disposiciones contenidas en la misma ordenanza, además de lo dispuesto en las propias. La ordenanza estableció una serie de disposiciones relativas al botín de guerra y a la propiedad de lo represado al enemigo.<sup>959</sup> Esas disposiciones se repartirían en la de la Armada, misma que veremos a continuación.

Dicha ordenanza, de acuerdo con su artículo transitorio único, debía entrar en vigor el día primero de febrero del año siguiente.<sup>960</sup> Además de lo relativo a la organización de la armada, contiene una serie de disposiciones relativas a las presas, los bloqueos, el contrabando de guerra, etcétera, y las obligaciones del capitán y oficiales del buque apresador, que se aplican a los corsarios mexicanos. Esto sucedió pese a que México ya se había adherido a la declaración de París.<sup>961</sup>

El tratado sexto, título primero de la ordenanza se refiere a las presas y prisioneros. Se establecieron una serie de disposiciones aplicables al procedimiento de presas que debían seguir los capitanes de la armada en el caso de hacer una captura de buque enemigo.

Los corsarios mexicanos se debían regir por las instrucciones especiales recibidas del gobierno, sujetos además a las prácticas del derecho internacional y a los tratados internacionales firmados por México en materia de visitas, registro y apresamiento de buques mercantes o de transporte. Para la distribución de las presas y trato a los prisioneros, los corsarios debían observar lo establecido en la Ordenanza para la Armada Nacional.<sup>962</sup> Es importante resaltar que no se hace remisión alguna a la ordenanza de corso de 1801, sino

<sup>959</sup> *Ordenanza General del Ejército*, 11 de diciembre de 1911, México, Secretaría de Guerra y Marina, Talleres del Departamento de Estado Mayor, 1911, artículos 2, 1327 y 1328.

<sup>960</sup> *Ordenanza General de la Armada*, 12 de diciembre de 1911, México, El Ateneo, 1990, BN, 359.133 0972 MEX.o. 1990. En lo sucesivo O. A. 1911.

<sup>961</sup> Ver *supra*.

<sup>962</sup> O. A. 1911, artículo 1781.

que se les remite a las instrucciones especiales que el gobierno les entregaría en su momento. Sin que esto no quiera decir necesariamente que la ordenanza de corso ya no estaba vigente a esas fechas, sí es un indicativo en ese sentido.

Los oficiales autorizados para hacer presas debían recibir un pliego de instrucciones de la Secretaría de Guerra y Marina, previniendo los casos especiales que pudieran presentarse en virtud de los tratados internacionales celebrados y de las condiciones de la guerra.<sup>963</sup>

Una vez hecha la detención, se debía levantar un inventario por una comisión integrada de oficiales y el capitán del buque. Del inventario, una vez valorado, se debían hacer dos tantos, uno para remitirse a la Secretaría de Guerra y Marina y el otro se debía guardar para ser entregado a la autoridad competente para conocer de la presa.<sup>964</sup> En caso necesario se podía vender parte de la presa o de su cargamento en presencia de su capitán o sobrecargo. De dicha venta se debía dar cuenta a la Secretaría de Guerra y Marina<sup>965</sup> y al juzgado de presas.<sup>966</sup>

El apresador debía informar a la secretaría y al juzgado de presas todos los detalles relativos al apresamiento, incluyendo los nombres de los buques de la armada que estuvieron al alcance de señales al tiempo de practicarse el mismo y las distancias en que cada uno se encontraba al momento en que la presa arrió su bandera.<sup>967</sup>

La presa debía ser enviada al juzgado de presas junto con el piloto y algunos marineros de la misma; el capitán y el sobrecargo debían ir en ella. Los oficiales y tripulación detenida únicamente debían ser detenidos a bordo, y su propiedad personal debía ser respetada y ser asistidos con los víveres y demás comodidades posibles, en los mismos que a la tripulación del apresador, salvo que por su mala conducta, intentos de fuga o sublevación fuera necesario arrestarlos

963 *Idem*, artículo 1772.

964 *Idem*, artículo 1758.

965 En lo sucesivo "Secretaría".

966 O. A. 1911, artículo 1759.

967 Los comandantes de buques de guerra que hayan presenciado el apresamiento y considerasen que tienen derecho a participar en el repartimiento, debían presentar a la Secretaría y al juzgado de presas un memorándum conteniendo lo siguiente:

- a) Los motivos legales de su reclamación.
- b) Una relación nominal de los individuos a sus órdenes, con expresión de los empleos o comisiones que desempeñaban.
- c) Las diligencias practicadas por sí, o de acuerdo con el comandante que hizo la presa para lograrla, y
- d) Las órdenes que haya dado con tal fin. Véase el artículo 1762 de la O. A., 1911.

o tomar otras medidas más severas. Los prisioneros de guerra serían tratados con humanidad y respeto por parte del comandante y los oficiales apresadores. Inclusive si prometían no atentarse contra los tripulantes ni ejercitar actos hostiles durante su permanencia en la embarcación, el comandante podía permitirles ciertas libertades atendiendo al carácter de la guerra en cuestión. Su propiedad personal, excepto su espada, debía asimismo ser respetada. Además, se le debía permitir subir a la cubierta del buque apresador o hacer ejercicio, junto con la ración de la armada. En el caso de que se tuvieran sospechas fundadas de que los prisioneros de guerra tenían intenciones de llevar a cabo un motín a bordo del buque, se facultaba a los comandantes para castigarlos y asegurarlos debidamente.<sup>968</sup>

Existía la prohibición expresa a los comandantes de los buques de la armada de apresar o dar caza a un buque de cualquier bandera que navegara en aguas territoriales de una nación amiga o neutral, aun y cuando le constara que llevaban a bordo armas y contrabando de guerra con destino al enemigo. Por contrabando de guerra se entendían los siguientes:

Contrabando “absoluto”:<sup>969</sup>

1. Armas de todas clases, incluso las de caza y sus piezas separadas y caracterizadas.
2. proyectiles, cartuchos y cápsulas de todas clases y sus piezas separadas y caracterizadas.
3. Pólvoras y explosivos.
4. Ajustes, cajones, avantrenes, furgones, fraguas de campaña y sus piezas separadas y caracterizadas.
5. Vestuario y equipos militares.
6. Animales de silla, de tiro y de carga utilizables para la guerra.
7. Material de campamento y sus piezas separadas y caracterizadas.
8. Planchas de blindaje.
9. Barcos y embarcaciones de guerra y sus piezas y especialmente aquellas que únicamente se puedan utilizar en buques de guerra.
10. Instrumentos y aparatos destinados exclusivamente a la fabricación de municiones de guerra y a la fabricación y reparación de armas y material militar.

<sup>968</sup> *Idem*, artículos 1770, 1783, 1784 y 1785.

<sup>969</sup> Aquellos que de permanentemente se deben considerar como de contrabando en caso de guerra. *Idem*, artículo 1823.

Además, se contemplaba una segunda especie de contrabando, denominado “condicional”, dependiendo tal calificación de si se demostraba que las mercancías en cuestión estaban destinadas a las fuerzas enemigas y que podrían utilizarse para la guerra. Los únicos bienes que siempre se considerarían de contrabando aunque no se pudiera demostrar que se utilizarían en la guerra eran el oro y la plata acuñados y en lingotes y los títulos representativos de moneda.<sup>970</sup>

El contrabando “condicional” era el siguiente:

1. Víveres.
2. Forrajes y granos para alimentar a los animales.
3. Vestuarios, telas, paños y calzado militar.
4. El oro y la plata acuñados y en lingotes, y los títulos representativos de moneda.
5. Los vehículos que puedan utilizarse en guerra y sus piezas separadas.
6. Los buques y embarcaciones de todas clases, los diques flotantes, partes de los sacos y sus piezas separadas.
7. Material de los ferrocarriles, telegrafía y teléfono.
8. Aeróstatos y aparatos de aviación, sus piezas separadas y caracterizadas y materiales para la aerostación o la aviación.
9. Combustibles y lubricantes.
10. Pólvoras y explosivos que no sirvan especialmente para la guerra.
11. Alambradas con puntas e instrumentos para su corte o aseguramiento.
12. Herraduras y material de albeitería.
13. Arnese y guarniciones.
14. Binoculares, telescopios, cronómetros y toda clase de instrumentos náuticos.
15. Los objetos y materiales utilizables para la guerra y usos pacíficos que se comprendieran en la lista de contrabando adicional que el gobierno de México notificara a los gobiernos extranjeros antes de la declaración de guerra.<sup>971</sup>

Durante la guerra, los comandantes debían ejercer el derecho de visita y registro sobre cualquier buque sospechoso, desde luego que no fuera de guerra, apegándose siempre a lo establecido por la or-

970 *Idem*, artículo 1826.

971 *Idem*, artículo 1824.

denanza. Para ello, se debía izar antes la bandera e insignias mexicanas y manifestarle mediante un cañonazo sin bala el deseo de ponerse al habla con él. De no ser atendida la petición, se le debía disparar un segundo cañonazo con bala, pero sin hacer blanco. Si pese a esta segunda advertencia el buque interpelado continuaba su trayecto, se le debía rendir y apresar.<sup>972</sup>

Si la visita se llevaba a cabo en aguas enemigas o en alta mar, se debía apresar la embarcación detenida siempre y cuando:

a) De la inspección se descubría que transportaba contrabando de guerra para el enemigo o lo conducía a sus puertos.

b) Se descubriera la intención de romper un bloqueo establecido por fuerzas mexicanas.

c) Se le sorprendiera rompiendo el bloqueo aun y cuando no transportara contrabando de guerra.<sup>973</sup>

En caso de efectuarse el apresamiento, los documentos debían mantenerse cerrados y sellados para entregarse después al tribunal de presas. Si los buques mexicanos se encontraban un buque cualquiera ejerciendo los derechos propios de la armada o de los corsarios sin la patente requerida, se les debía apresar y tratar como piratas.<sup>974</sup>

Sin embargo, si de la visita resultaba ser una embarcación neutral, sin contrabando de guerra y que se dirigía de un puerto neutral a otro, se le debía permitir continuar su trayecto, después de tomar nota el comandante de los detalles de la inspección.<sup>975</sup> Si de la visita resultaba que el buque neutral debía ser apresado, se le permitía arbolar su bandera hasta el momento en el que el tribunal de presas lo declarase como bueno. Sólo en caso necesario, como el combate, o cuando se quisiera dar a conocer que el buque neutral apresado estaba a cargo de oficiales mexicanos, se podía izar el pabellón mexicano al tope trinquete.<sup>976</sup>

En cuanto al repartimiento de presas, al momento de ser declarada la guerra entre México y otra nación, el presidente de la República debía determinar la parte que de las presas le correspondía a las tripulaciones de los buques de la armada y corsarios. En situaciones excepcionales de dificultad para los apresadores, se les po-

972 *Idem*, artículos 1765 y 1769.

973 *Idem*, artículo 1767.

974 *Idem*, artículo 1774.

975 *Idem*, artículos 1768 y 1769.

976 *Idem*, artículo 1771.

día otorgar el importe total de la presa. De cualquier manera, el monto recibido por el apresador siempre debía ser superior a la tercera parte de su valor, incluyendo pertrechos y cargamento. Los buques de guerra capturados pertenecían a la nación y estaban fuera de la repartición.<sup>977</sup>

Los comandantes y tripulaciones de los barcos que con su presencia contribuyeron al apresamiento tenían derecho a la presa, y si el apresador era parte de una escuadra, división o grupo, el comandante de la misma tenía también derecho en ella. Si el apresamiento lo hacía un buque de guerra independiente, la presa se debía distribuir a prorrata de décuplo del sueldo anual del comandante del buque captor, de una anualidad de cada uno de los individuos del cuerpo de guerra y maquinistas y de media anualidad del personal de los otros cuerpos y servicios de la armada que estuvieran a bordo. El comandante de la escuadra, división o grupo al que perteneciera el apresador, si no se encontraba presente al momento del apresamiento, tenía derecho a prorrata en proporción a la mitad de su sueldo anual. Si, en cambio, hubiera estado presente, tenía derecho a prorrata de su sueldo íntegro.

Si el comandante y la tripulación de buque de la armada que se encontrara a distancia daba señales del lugar de la captura, tenían derecho a parte de la presa, a prorrata de un tercio de sus respectivos sueldos anuales. Si la presa la efectuaba el buque insignia y se hallaba a bordo el comandante en jefe de una escuadra, división o grupo, se debía distribuir la parte correspondiente de ellas a prorrata de sueldos anuales de acuerdo con lo establecido en la propia ordenanza.<sup>978</sup>

La Ordenanza de Marina mantiene en su articulado aquellos principios ya establecidos por las ordenanzas de curso anteriores. Sin embargo, no podemos dejar de resaltar el descuido de los legisladores que mantuvieron vigente el curso pese a su prohibición en México desde febrero de 1909.

<sup>977</sup> *Idem*, artículos 1775 y 1776.

<sup>978</sup> Es decir, al comandante en jefe, a razón de diez veces su sueldo anual; al comandante del buque, cinco veces su sueldo anual; al personal de guerra y maquinistas, una anualidad, y al de los otros cuerpos y servicios, media anualidad. Véanse los artículos 1777, 1778, 1779 y 1780 de la O. A., 1911.

XV. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS DE 1917. DISCUSIÓN DE LOS ARTÍCULOS 89, F. IX; 73, F. XIII Y 117, F. II.

México, como ya se mencionó, una vez adherido a la Declaración de París, mantuvo en su Constitución Política de 1917 la atribución del Ejecutivo federal para otorgar patentes de corso, la del Congreso para reglamentarlo, y la prohibición a los estados de la República para expedirlas.

El artículo 89, fracción IX, establecía que dentro de las facultades y atribuciones del presidente se encontraba la de conceder patentes de corso con sujeción a las bases fijadas por el Congreso. Texto idéntico al consignado en el artículo 85, fracción IX, de la Constitución de 1857. De acuerdo con el *Diario de los Debates del Congreso Constituyente de 1917*, los dictámenes de las fracciones III a XVII del artículo 89 se presentaron el jueves 18 de enero de ese año para su consideración. La fracción IX se presentó con el texto ya señalado. Sorprende que ningún diputado hiciera uso de la palabra, más aún cuando la fracción comentada era contraria a los compromisos internacionales contraídos por México. La votación se llevó a cabo esa misma noche, y fue aprobado el artículo 89 con las fracciones señaladas por unanimidad de 142 votos.<sup>979</sup>

El artículo 117, fracción II, establecía que los estados de la República no podían expedir patentes de corso ni de represalias, texto idéntico al del artículo 111, fracción II, de la Constitución de 1857. El jueves 25 de enero de 1917 se presentó al Congreso el artículo 117 para su discusión, sin que al igual que en el caso de la fracción IX del artículo 89, diputado alguno hiciera uso de la palabra, reservándose para su votación. El artículo 117 se aprobó por unanimidad de 174 votos.<sup>980</sup>

La fracción XIII del artículo 73 establecía que era facultad del Congreso, reglamentar el modo como debían expedirse las patentes de corso; dictar las leyes según las cuales debían declararse buenas o malas las presas de mar y tierra, y expedir las relativas al derecho

979 Véase el *Diario de los Debates del Congreso Constituyente*, publicado bajo la dirección de Fernando Romero García, México, Imprenta de la Cámara de Diputados, 1922, edición facsimilar, Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal, México, 1992, t. II, pp. 444 y 463. Puede verse también Palavicini, Félix F., *Historia de la Constitución de 1917*, México, ed. facsimilar por el Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal, 1992, t. II, pp. 399-409.

980 *Diario de los Debates...*, t. II, pp. 678 y 694.

marítimo de paz y guerra, nuevamente repitiendo de manera íntegra el texto del artículo 72, fracción XV, de la Constitución de 1857. En el dictamen presentado al Congreso el lunes 15 de enero de 1917, la que quedaría como fracción XIII, se presentó como XII, sin que diputado alguno hiciera uso de la palabra. Así, se aprobó ese mismo día por 169 votos.<sup>981</sup>

Al Poder Judicial le correspondía conocer, de acuerdo con el artículo 104, fracción II, al igual que en el texto constitucional de 1857 (artículo 97, fracción II), de las controversias que versaren sobre derecho marítimo. Entre ellas se encuentra, desde luego, como ya se mencionó al hablar de la Constitución de 1857, el corso. En la sesión del día sábado 20 de enero de 1917 se dio lectura al artículo 104, misma que se puso a discusión al lunes siguiente, sin que se presentara comentario alguno. Así, fue aprobada ese mismo día por 142 votos a favor y uno en contra relativo a la fracción I.<sup>982</sup>

No fue sino hasta 1966 cuando por decreto del 11 de octubre de ese año publicado en el *Diario Oficial de la Federación* el día 21, se derogaron las fracciones IX del artículo 89, II del 117, y se reformó la fracción XIII del artículo 73. Así, finalmente, 49 años después de la adhesión de México, se adecuó el texto constitucional a la Declaración de París.<sup>983</sup>

981 *Idem*, pp. 312 y 322.

982 *Idem*, pp. 501, 562 y 595.

983 Véase Sobarzo Loaiza, Alejandro, *op. cit.*, p. 138, nota 301. A este respecto el autor señala que “por el respeto a un compromiso internacional previamente contraído y porque la guerra de corso ya había caído en desuso, debemos concluir que las citadas fracciones fueron incluidas en nuestra Constitución por un descuido inexcusable”. Véase su artículo “La piratería en derecho internacional...”, p. 485.

## XVI. CONCLUSIONES

En lo que se refiere a la justificación del corso, es notable que el tema no sea tratado directamente por ninguno de los teólogos-juristas estudiados, salvo el caso excepcional de Francisco de Vitoria, que lo hace sólo de manera accidental y como ilustración dentro del tema de las represalias. Los demás autores al referirse a las represalias utilizan frecuentemente el ejemplo manejado por Vitoria y contemplan como lícita la actuación de particulares en la guerra siempre y cuando cuenten con la autoridad del príncipe. Podemos afirmar que estos autores prácticamente no abordaron el tema del corso, y si lo hicieron fue de un modo superficial. En realidad, aplican los principios generales del derecho de la guerra, el hurto y la rapiña, a las diversas prácticas en ella efectuadas, como es el corso. Sencillamente no llegaron en sus trabajos a la casuística del corso. En este sentido, no existe relación directa entre las teorías de los teólogos-juristas y el corso, pues el nexo es indirecto, vía los lineamientos generales fijados para la guerra.

Dentro de esos lineamientos generales debemos destacar que los teólogos-juristas coinciden en señalar que para que una guerra sea justa se requiere:

- a) Que sea declarada por una autoridad competente.
- b) Una causa justa.
- c) Una tercera condición es para Soto la existencia de la forma jurídica adecuada; para Suárez, la equidad respecto del enemigo tanto en la guerra como en la paz y, para Molina, la intención debida, es decir, el bien común de la sociedad.

Coinciden también en señalar que para los cristianos es lícito hacer la guerra y también es lícito resarcirse con los bienes del enemigo de los gastos de la guerra y de los daños causados por él injustamente. Únicamente Francisco de Vitoria y Luis de Molina autorizan el exceso en la captura de bienes muebles; los demás, la limitan al resarcimiento. Es en esta permisón donde cabe encuadrar al corso, de ahí que para los teólogos-juristas el ejercicio del corso es únicamente considerado válido como represalia a un ataque o injuria recibidos.

En materia de represalias, coinciden en señalar que éstas tienen lugar cuando algunos ciudadanos de otro Estado han causado un daño, se rehúsan a repararlo y ni su príncipe o gobernantes quieren atender las reclamaciones. El corso será, así, un medio para llevar

a cabo las represalias a que tiene derecho el ofendido. Además, fue una actividad de suplencia de las funciones de la Marina Real española y de los guardacostas reales, a falta de una armada suficiente, de ahí su importancia en la vigilancia de las costas americanas, en el control de los contrabandistas al actuar como funcionarios fiscales y en la persecución a los piratas. Un claro ejemplo es el de los corsarios Miguel Enríquez y del navío corsario real *Saeta* en el seno mexicano en el siglo XVIII.

El corso jugó así un importante papel en el sistema defensivo americano, al recorrer sus extendidas costas atacando en caso de guerra a los navíos enemigos y en la paz a los contrabandistas y piratas. De ahí que hablemos de dos momentos en el desarrollo de la actividad corsaria y de dos regímenes jurídicos aplicables: uno durante la paz, como meros represores del comercio ilícito, y otro en tiempo de guerra, como defensores de las costas de Indias.

Esto confirma nuestra afirmación de que, de acuerdo con los teólogos-juristas, el corso puede utilizarse tanto en tiempo de paz como en guerra. En la paz puede utilizarse dentro de una guerra privada avalada por el príncipe, entre el ofendido y su ofensor, como única vía para obtener reparación. ¿Cuál es la ofensa en este caso? La evasión del pago de los impuestos al comercio y la violación de los espacios marítimos españoles.

Los teólogos-juristas no distinguen entre los que pueden ejercer el corso y los que no; aparentemente, puede hacerlo tanto el ofendido directamente como cualquiera otra persona.

Otra de las funciones del corsario indiano fue la persecución a los piratas. En la consideración de quiénes podían ser considerados verdaderos enemigos, las O. C. siguen a Baltasar de Ayala al no tener como tales a los piratas, ladrones o rebeldes, y por ello no guardarles las consideraciones y trato propios del derecho de guerra, que sí se tienen con los verdaderos enemigos.

Los teólogos-juristas justifican al corso únicamente como instrumento para llevar a cabo represalias que buscan obtener la reparación de los daños sufridos por el príncipe o por sus súbditos. En este caso, sólo podrán actuar lícitamente con la respectiva autorización si se trata de hacerlo durante el transcurso de la guerra.

En concordancia con lo dicho por los teólogos-juristas, la autoridad que está facultada para otorgar las patentes es el príncipe, y en su caso las autoridades por él designadas.

Los teólogos-juristas no consideraron que la patente fuera requisito indispensable para el ejercicio del corso, las O. C. sí lo hicieron y las sujetaron a múltiples condiciones que debía cumplir satisfactoriamente el interesado. Los primeros atienden a la conducta moral del individuo, las segundas al fuero externo, y el requisito se encuentra vinculado a la seguridad jurídica. Además, esto se explica porque quizá tuvieron en mente a particulares contra particulares, y la patente de corso es fruto del Estado moderno.

Como vimos, la patente de corso era, en su tiempo, un privilegio, ya que mediante la patente de corso se le confiere al armador un derecho, del que no gozan otros, a hostilizar a los navíos enemigos y a no ser tratados como piratas. Dentro de la clasificación de los privilegios, es un privilegio personal, temporal, oneroso, afirmativo y odioso. Es personal porque se otorga a una persona determinada, limitándose a ella y sin poder pasar a sus herederos; temporal, porque se extingue según lo dispuesto en el texto de la patente; oneroso, porque se obliga a quien recibe la patente a presentar una fianza a satisfacción de la autoridad para la seguridad de su conducta y puntual observancia de la ordenanza en vigor; afirmativo, porque gracias a la patente se puede, como particular, hostilizar legítimamente a los navíos enemigos sin ser tratado como pirata, y, finalmente, es odioso ya que se otorga en perjuicio de terceros, que en este caso son los dueños de los buques apresados.

Además, la patente de corso se extinguía por causas análogas al privilegio.

Si hemos de presentar un paralelo entre la patente de corso y una figura jurídica actual, hoy en día podemos encontrarlo en la autorización administrativa personal, reglada y operativa. Es personal porque atiende a la persona del corsario, a sus cualidades y a sus posibilidades. Además, es intransmisible jurídicamente al igual que la autorización personal, salvo que se cuente en el permiso de la autoridad que la otorgó, y se encuentra sometida a un plazo. Es operativa porque la actividad está encauzada a partir de las disposiciones existentes, y reglada porque se ajusta al esquema establecido por las O. C. en vigor. Esta clasificación se aplica para el siglo XIX mexicano.

También, con un criterio actual, podemos afirmar que la patente de corso es un acto administrativo, unilateral, en el sentido de que es un acto gracioso de la autoridad, al no poder ser exigido por el

particular, y de suplencia de las funciones del Estado, ya que el corsario es equiparado a las milicias regulares.

No olvidemos que las prohibiciones a los corsarios fueron múltiples, en un claro intento por parte de los monarcas españoles por legitimar la figura del corso y de defenderla como eminentemente lícita. La violación de estas prohibiciones por parte del corsario acarrearía una serie de sanciones, inclusive la de ser tratado como pirata.

En cuanto a las ventajas y los alicientes otorgados a los corsarios, fueron, en su mayoría, encaminados a equipararles con la Armada Real y, en ocasiones, a darles incluso mejores condiciones.

En las ordenanzas de 1796 y 1801 se establece el principio de reciprocidad internacional en cuanto al respeto a la distancia del alcance del tiro de cañón como parte de la soberanía estatal.

En cuanto a la propiedad de los bienes apresados, éstos en lo general pasan a ser propiedad de los apresadores, con ciertas excepciones que obligaban a los corsarios a devolver lo apresado a sus legítimos dueños. Así, siguen las teorías de Francisco de Vitoria, Diego de Covarrubias y Leyva, y Baltasar de Ayala, separándose de Francisco Suárez.

Por su parte, las autoridades encargadas de conocer de los asuntos de presas estaban estrechamente vigiladas para que no recibieran más de lo autorizado de la presa por su intervención en el proceso, con sanciones que iban desde multas hasta penas corporales.

En cuanto al tratamiento dado a los prisioneros, los cristianos no podían hacerse esclavos, y es clara la evolución de las ordenanzas en cuanto al buen tratamiento que se le debía dar a los cautivos. Coinciden con lo dicho por los teólogos-juristas a este respecto.

Las O. C., y en especial el proyecto de 1754, son un buen ejemplo de la minuciosidad reglamentaria del derecho indiano. Son también un buen ejemplo de la preocupación de que las cosas se realicen conforme a derecho y preservando la equidad en las relaciones sociales. Las ordenanzas del siglo XVIII se ocuparon todavía más por vigilar la actuación del corsario, como consecuencia de la mayor preocupación de la Corona por las cuestiones fiscales que coincide con una mayor posesión absoluta del poder.<sup>983</sup>

983 En este sentido véase Tau Anzoátegui, Víctor, *La ley en América hispana, del descubrimiento a la emancipación*, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 1992, p. 57.

En lo económico y fiscal, 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.

Desde un punto de vista político, mediante el corso se daba la participación directa de los particulares en la defensa de los intereses estatales. En este sentido, era 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.

Podemos afirmar que el corso es el reflejo de las condiciones y necesidades políticas, militares, económicas y sociales de la época; de ahí su paulatina desaparición entre las grandes potencias en el siglo XIX. No así en el caso de México, que siguió requiriendo de él para defender los intereses nacionales.

En lo jurídico, la Corona española realizó un esfuerzo notable en orden a ajustar el contenido de las O. C. a los tratados internacionales y presentar ante los ojos de las potencias extranjeras al corso como una figura lícita. Las ordenanzas toman en cuenta el respeto por el mar territorial y el principio de reciprocidad. Esto es 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 tres potencias navales: Francia, Holanda e Inglaterra, especialmente con la tercera, empeñada en penetrar los dominios españoles y establecer su primacía en las rutas comerciales.

Podemos concluir con la afirmación de que el corso indiano 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. Es la defensa de ese patrimonio lo que llevará a las naciones independientes hispanoamericanas, entre ellas a México, a procurar fomentar el corso para preservar su libertad.

La necesidad que se tenía de contar con un medio eficaz de defensa naval se manifiesta en la promulgación de los reglamentos de corso mexicanos de julio y septiembre de 1846. Más que una medida desesperada o de emergencia ante la agresión externa, los reglamentos se emitieron con base en la larga experiencia corsaria novohispana.

Tan es así, que de la simple lectura de sus textos se pueden reconocer las disposiciones de las ordenanzas de corso españolas.

La negativa de México a adherirse en su momento a la Declaración de París es una clara prueba de la confianza que se tenía en el corso como solución a la carencia de recursos navales. Inclusive, tiempo después de haberse adherido México a la Declaración, seguimos encontrando disposiciones relativas al corso en diversos ordenamientos del presente siglo. El corso, pues, seguía siendo una opción hasta hace poco tiempo.