

CAPÍTULO CUARTO

EL CORSO EN EL MÉXICO DEL SIGLO XIX

I. EL CORSO DURANTE LA GUERRA DE INDEPENDENCIA

Como lo mencionamos en la introducción histórica al presente estudio, el corso desempeñó un importante papel en la Guerra de Independencia.⁹¹⁵ Los corsarios insurgentes, según sostiene Feliciano Gámez Duarte, “pasaron por ser una herramienta de gran importancia” para impulsar la creación de las armadas nacionales.⁹¹⁶

Lewis Winkler Bealer afirma que “existieron, también, indicios de la existencia de corsarios ostensiblemente autorizados por el gobierno patriota de Méjico”.⁹¹⁷ En efecto, el 14 de julio de 1815, en Puruarán, el Supremo Gobierno Mexicano expidió un decreto abriendo el corso para mexicanos y extranjeros contra España. Parece que 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 tratar de potencia a potencia, se sugería aprobar una bandera nacional, envío de recursos con fines de com-

⁹¹⁵ 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, otras el 15 de mayo de 1817 y el 18 de agosto de 1819. Véase A. G. N. Bienes Nacionales, año 1815, vol. 1537, exp. 3. Para el corso en Argentina véase Rodríguez, Horacio y Arguindeguy, Pablo E., *El corso rioplatense*, cit. 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”, *Revista Chilena de Historia del Derecho*, cit., p. 173.

⁹¹⁶ Gámez Duarte, Feliciano, *Del uno al otro confín. España y la lucha contra el corso insurgente hispanoamericano 1812-1828*, Cádiz, Diputación de Cádiz, 2008, p. 309. El texto de Feliciano Gámez es, sin duda, el más completo sobre el corso insurgente escrito hasta ahora.

⁹¹⁷ 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.

pra de armas y otorgar patentes de corso.⁹¹⁸ Estas sugerencias se recibieron en mayo, se estudiaron durante junio y julio, momentos en que los poderes se encontraban en Puruarán, y 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.⁹¹⁹

El texto del decreto es el siguiente:

El Supremo Gobierno Mexicano a todos los que la presente vieren, sabed:

Que el Supremo Congreso, en sesión legislativa de 3 del corriente, ha sancionado el siguiente Decreto:

El Supremo Congreso Mexicano, empeñado en sostener la independencia de la Nación sin perdonar medio alguno que conduzca a tan interesante fin, para el que es necesario estrechar al enemigo cortándole todos los arbitrios y recursos que pueda tener, tanto por tierra como por mar, ha decretado se abra el corso, ya para los naturales, ya para los extranjeros, contra la Nación española, bajo las condiciones siguientes:

1. Todo aquel que quiera armar un corso, deberá ocurrir por su respectiva patente al Supremo Gobierno, o a quien éste comisionare.

2. Los corsarios podrán expender las presas que hicieren al enemigo, donde mejor les parezca, no pagando por ahora más pensión que el cuatro por ciento.

Por último; mientras se fijan las reglas que deben observarse en la materia, y en el entretanto se establecen las Juntas de Marina, será a cargo del comandante del territorio o puerto en donde fondeare el corsario, condenar las referidas presas.

Comuníquese al Supremo Gobierno para su ejecución.

Palacio del Supremo Congreso en Puruarán, a los 3 días del mes de julio de 1815 años.

José de Pagola, Presidente. Dr. Francisco Argáandar, Diputado Secretario. José María Isasaga, Diputado Secretario.

Por tanto, para su puntual observancia, publíquese y circúlese a todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demás autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquiera clase y dignidad, para que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar el presente decreto.

Palacio del Supremo Gobierno Mexicano en Puruarán, a los 14 días del mes de julio de 1815.

Ausente el Sr. Cos. José María Morelos, Presidente. José María Liceaga. Remigio de Yarza, Secretario de Gobierno.

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

⁹¹⁸ Véase Lemoine, Ernesto, *Morelos y la revolución de 1810*, Gobierno del Estado de Michoacán, 1984, pp. 300-306.

⁹¹⁹ *Ibidem*, p. 306.

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 podían 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.⁹²⁰

Según Cárdenas de la Peña, José Manuel de Herrera llevó a Estados Unidos “cientos de ejemplares en blanco para llenarlos en su oportunidad...”⁹²¹

Dos días después, el 16 de julio, se le extendió a José Sauvinet, mexicano, patente de corso para que armara la goleta llamada “El Hidalgo”, capitaneada por Adriano Graval y equipada con un cañón de 12 libras, 40 fusiles y 50 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.⁹²² A Sauvinet se le fijó una fianza de cinco mil pesos que debía de 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 neutrales. El conocimiento de las presas que hiciera y la declaración de su legitimidad que 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 puertos, bahías, castillos, puestos militares, corregido-

⁹²⁰ 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, Cárdenas de la Peña, Enrique, *Historia marítima de México, I. Guerra de independencia 1810-1821*, México, Lito Ediciones Olimpia, 1973, vol. 1, pp. 214-220. Cabe mencionar que García Arroyo, Raziél, *Biografía de la Marina Mexicana* (Semblanzas Históricas), México, Secretaría de Marina-Talleres Gráficos de la Nación, 1960, no hace mención alguna del corso insurgente.

⁹²¹ Cárdenas de la Peña, Enrique, *op. cit.*, p. 215.

⁹²² *Idem.*

res, alcaldes ordinarios y pedáneos, tenían la obligación de auxiliar al corsario y permitirle carenar y proveerse de todo lo necesario.⁹²³

El mismo autor señala que sin fecha exacta aparecieron dos pliegos que contienen 26 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.⁹²⁴

Se sabe asimismo que el francés Luis Aury operó bajo bandera y patente de la insurgencia mexicana.⁹²⁵

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 hace esta afirmación en la sesión del día 12 de abril de 1823 del Congreso Constituyente mexicano, mientras se discute 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 señalados corsarios la utilizaban,

porque el Almirantazgo que estaba daba patentes firmadas a nombre del gobierno insurgente, y por mano del general Victoria: así corrían los mares. Eran respetados en todos los puertos de América: en todas partes de América era reconocido el pabellón, y así no hemos querido mudarlo. Los colores blanco y azul eran colores de la casa de Moctezuma. 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 parecía bien, porque desde lejos se conocía... 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.⁹²⁶

⁹²³ Véase el documento 12 de Cárdenas de la Peña, Enrique, *Semblanza marítima del México independiente y revolucionario*, cit., t. 2.

⁹²⁴ Cárdenas de la Peña, Enrique, *Historia marítima de México, I. Guerra de independencia 1810-1821*, cit., p. 218.

⁹²⁵ Von Grafenstein Gareis, Johanna, “Los contactos de los insurgentes con el exterior: corso, tráfico de armas e incursiones armadas”, en Galeana, Patricia, *El nacimiento de México*, México, Archivo General de la Nación-Fondo de Cultura Económica, 1999, p. 48.

⁹²⁶ Véase *Actas constitucionales mexicanas (1821-1824)*, introd. y notas de José Barragán Barragán, México, UNAM, 1981, t. V, correspondiente al facsimilar del tomo IV del *Diario de las sesiones del Congreso Constituyente de México*, México, Oficina de Valdés, 1823, pp. 262 y 263. El texto del dictamen puede consultarse en esas mismas páginas.

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 a su amo D. Fernando VII de quien decía eran vasallos: igualmente que no se admitiesen en los puertos de los Estados Unidos ningún barco que llevase el pabellón mexicano; y en esta petición nos llamaba salteadores con los demás apodos que los españoles acostumbraban.⁹²⁷

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 latinoamericanos.⁹²⁸ Aunque también tenemos noticias de corsarios latinoamericanos, específicamente argentinos, que actuaron en favor de la independencia de México.⁹²⁹ Según el testimonio de fray Servando Teresa de Mier, corsarios de

⁹²⁷ *Ibidem*, pp. 265 y 266.

⁹²⁸ Cárdenas de la Peña, Enrique, *Historia marítima de México, I. Guerra de independencia 1810-1821*, cit., p. 218.

⁹²⁹ Véase Rodríguez, Horacio y Arguindeguy, Pablo E., *El corso rioplatense*, cit., pp. 97-99.

Buenos Aires sitiaron puertos españoles.⁹³⁰ Lo mismo corsarios de Cartagena de Indias como informó Luis de Onís al virrey de la Nueva España el 20 de agosto de 1813.⁹³¹

Los efectos del corso insurgente en el Golfo de México no se hicieron esperar, en 1816 se reportaba la casi interrupción de las comunicaciones con España y las acciones del Consulado de Comercio de la Habana en contra de los mismos.⁹³² Esta participación de los consulados de comercio en la defensa era bastante común ya que al ver el peligro que representaba para el comercio la proliferación del contrabando, armaban embarcaciones guardacostas para proteger sus intereses comerciales.⁹³³ Inclusive, se llegaron a ofrecer por el consulado de la Habana hasta 14,000 pesos por la captura o destrucción de corsarios franceses que en 1809 estaban hostilizando embarcaciones españolas.⁹³⁴

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 a su desempeño.⁹³⁵ Durante mucho tiempo, dicho puerto fue la base de los corsarios Laffite, quienes con patentes otorgadas por los gobiernos insurgentes, conducían ahí sus presas

⁹³⁰ *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.

⁹³¹ Véase el informe en Guzmán, José R., *Aventureros, corsarios e insurgentes en el Golfo de México*, México, Sobretiro del *Boletín del Archivo General de la Nación*, 1971, serie 2, XII, 1-2, p. 217.

⁹³² Véase Lee Woodward, Ralph, "The Consulados de Comercio and defense of maritime commerce in the spanish world, 1520-1829", *Derroteros de la Mar del Sur*, Lima, núm. 7, 1999, p. 162.

⁹³³ Véase el *Expediente sobre habilitación de las lanchas a petición del consulado de Veracruz para perseguir a los corsarios franceses que cruzan por las costas de Yucatán*, año de 1810, A. G. N., Ramo Civil, vol. 1438.

⁹³⁴ Consúltase *El marqués de Someruelos a D. Francisco Xavier Lizana, remitiendo el impreso de los premios que se ofrecen por la aprehensión o destrucción de un corsario*, A. G. N., Correspondencia de diversas autoridades, vol. 14, exp. 18, fs. 110-116.

⁹³⁵ *Actas constitucionales mexicanas...*, t. X, correspondiente a las sesiones de junio de 1824, del *Diario de las sesiones del Congreso Constituyente de la federación mexicana*, sesión del día 8, p. 4.

y luego las introducían a Nueva Orleans y otros puntos de los Estados Unidos.⁹³⁶

Por su parte, la Corona española propició el armamento de buques corsarios para reprimir a los insurgentes en sus correrías por los mares americanos. Desde Cádiz se habilitaron 44 fragatas, cuatro navíos, dos corbetas, una goleta, un bergantín y queche y se compraron 12 buques menores para su armamento y con ellos intentar sofocar los levantamientos.⁹³⁷ Además, el 1o. de noviembre de 1816 se dictaron una serie de medidas que debían de observar los corsarios españoles que habrían de combatir la insurgencia.⁹³⁸

La cédula establecía que a los armadores 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.⁹³⁹ 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 extranjeros 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.⁹⁴⁰

La cédula de 1816 establece por primera vez cuáles eran las características necesarias para considerar que un buque contaba con los elementos necesarios. Ser habilitado como corsario requería lo siguiente:

⁹³⁶ Winkler Bealer, Lewis, *Los corsarios de Buenos Aires y sus actividades en las guerras hispanoamericanas de la independencia, 1815-1821*, cit., p. 74. Sobre éstos véase el conocido trabajo de Rubio Mañé, José Ignacio, *Los piratas Laffite*, México, Polis, 1938. Más recientemente y desde otra perspectiva William C., Davis, *The Pirates Laffite. The Treacherous World of the Corsairs of the Gulf*, Estados Unidos de América, Harcourt, 2005.

⁹³⁷ Véase Castillo Manrubia, Pilar, *La marina de guerra española en el primer tercio del siglo XIX*, Madrid, Editorial Naval, 1992, p. 206.

⁹³⁸ 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 y 231.

⁹³⁹ *Ibidem*, artículos 1o. y 2o.

⁹⁴⁰ *Ibidem*, Real Orden del 28 de agosto 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*, cit., p. 402.

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 combatieran 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 O. C. 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 dedicare a combatir a los insurgentes como capitán o armador de corsos.⁹⁴¹

Así, se buscó que los corsarios españoles, en auxilio de la Marina Real española, reprimiesen a los corsarios e insurgentes americanos.⁹⁴²

Para 1818, el número de presas hechas por los corsarios mexicanos en las costas de la Habana, Campeche y Veracruz no bajaba de 40. 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 de durar tres meses, otorgando una fianza

⁹⁴¹ Real Decreto del 8 de febrero 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, cit.*, pp. 230 y 231.

⁹⁴² 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, *ibidem*, p. 402.

de 2,000 pesos.⁹⁴³ 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 78,000 pesos de derechos.⁹⁴⁴

De cualquier manera, México, ya independiente, tuvo a su vez que habérselas constantemente con corsarios extranjeros que hostilizaban sus costas. Así, en la sesión del Congreso Constituyente mexicano del 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”.⁹⁴⁵ 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 marroñes 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.⁹⁴⁶

II. LA JUNTA NACIONAL INSTITUYENTE DEL IMPERIO MEXICANO

El emperador Agustín de Iturbide, una vez disuelto en 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 empiezan a surgir voces que señalan 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:

⁹⁴³ Cárdenas de la Peña, Enrique, *Historia marítima de México, 1. Guerra de independencia 1810-1821*, cit., p. 220.

⁹⁴⁴ *Actas constitucionales mexicanas...*, t. X, correspondiente a las sesiones 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. Sobre el periodo véase Cruz Barney, Óscar, “El corso marítimo en México: insurgencia y primeros años de vida independiente”, *20/10 Memoria de las Revoluciones en México*, México, RGM Medios, núm. 9, 2010.

⁹⁴⁵ Véase *Actas constitucionales mexicanas...*, t. 2, vol. I, fs. del t. I de las *Actas del Congreso Constituyente Mexicano*, oficina de Alejandro Valdés-Impresor de Cámara del Imperio, p. 302.

⁹⁴⁶ Justo Sierra, *op. cit.*, p. 83.

- 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 una mayor examen de las propuestas. Es importante que se haya solicitado la creación del Consejo del Almirantazgo, pues a él correspondería el conocimiento de las causas de corso y presas.

En 1822 se hizo presente la escuadra chilena en las costas de Acapulco bajo el mando de Thomas Cochrane y se tuvieron intercambios epistolares amistosos entre Agustín de Iturbide y él.⁹⁴⁷

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 1809.⁹⁴⁸ El dictamen de la comisión 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.

⁹⁴⁷ Sobre el tema véase López Urrutia, Carlos, *La escuadra chilena en México-1822*, Santiago, Editorial Francisco de Aguirre, 1971, pp. 45 y 56; asimismo, Vázquez de Acuña, Isidoro, *Historia naval del Reino de Chile 1520-1826*, Santiago, Síntesis de Ana Victoria Durruty Corral, Compañía Sudamericana de Vapores, 2004, pp. 469-472.

⁹⁴⁸ Es decir, regidas por la O. M. M. de 1802. Véase *Actas constitucionales mexicanas...*, t. VII, correspondiente al facsimilar del t. I del *Diario de la Junta Nacional Instituyente del Imperio Mexicano*, cit., 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 Lozano, José María, *Legislación Mexicana o colección completa de las disposiciones legislativas emitidas desde la independencia de la república*, cit., t. I, núm. 233, p. 535.

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 que organizara la armada nacional, “se autorice al gobierno para que restituya las matrículas al modo antiguo, y tome todas las demás 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.⁹⁴⁹ 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 que bajo el gobierno del general Santa Anna, el Congreso expidiera el decreto en donde de manera explícita restablece su validez.⁹⁵⁰

III. 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 1o. 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.⁹⁵¹

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

⁹⁴⁹ *Ibidem*, p. 245.

⁹⁵⁰ 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, Manuel y Lozano, José María, *ibidem*, t. 4, p. 115, núm. 2284.

⁹⁵¹ 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; véase Honorable Cámara de Senadores de los Estados Unidos Mexicanos, en Alba, Pedro de y Rangel, D. Nicolás (dirs.), *Primer Centenario de la Constitución de 1824*, México, Talleres Gráficos Soria, obra conmemorativa, 1924; también Gamboa, José M., *Leyes constitucionales de México durante el siglo XIX*, México, Oficina Tip. de la Secretaría de Fomento, 1901, pp. 313 y ss.

Artículo 13, f. XIV. “Para conceder patentes de corso, y declarar buenas o malas las presas de mar y tierra”. Sin embargo, se omitió establecer cuál era 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 Mexicanos, 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 a 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 1o. 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”.⁹⁵² 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 señalar 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 gene-

⁹⁵² 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*, cit., pp. 4 y 5.

ral. 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.⁹⁵³

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 «María Francisca»”.⁹⁵⁴ 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 se aprobación del artículo en discusión. En ese momento se suspendió la sesión.

La discusión de la fracción 12 del artículo 14 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 haber una amenaza enemiga, el Congreso en ese momento decretará que el gobierno tiene capacidad para 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”.⁹⁵⁵ Cañedo lo que propone en realidad es una especie de intermediación del gobierno entre Congreso y particulares interesados en armar en corso. Terminó señalando que lo que hace el Congreso es habilitar y dar

⁹⁵³ 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*, cit., p. 451.

⁹⁵⁴ *Ibidem*, p. 452.

⁹⁵⁵ *Ibidem*, p. 460.

las bases para que determinados individuos den 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 patentes?”. Este cuestionamiento no hace sino dejar claro que la materia del corso 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 corso, 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*⁹⁵⁶ y en cuya discusión se perdía inútilmente el tiempo.⁹⁵⁷

Nuevamente intervino José Basilio Guerra oponiéndose al artículo aun 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 corso 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 corso 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 15 de junio. El ahora artículo 16 decía “Dar leyes para conceder patentes de corso 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.⁹⁵⁸

⁹⁵⁶ Las cursivas son nuestras.

⁹⁵⁷ 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 con relación al corso. 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 tenían el modo y términos para variarla, ¿para qué discutir artículos que no se pueden modificar todavía? *Ibidem*, p. 461.

⁹⁵⁸ *Actas constitucionales mexicanas...*, t. X, correspondiente a las sesiones de junio de 1824, del *Diario de las sesiones del Congreso Constituyente de la federación mexicana*, cit., p. 8 del día 15.

Decreto del 9 de junio de 1824 sobre corso

Por decreto de fecha 9 de junio de 1824 se decidió mantener en vigor la O. C. de 1801.⁹⁵⁹ El citado decreto estableció que:

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,⁹⁶⁰ 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,⁹⁶¹ con la 5a., 6a. y 8a. que le siguen en lo adoptable,⁹⁶² y que no esté 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.⁹⁶³

Las sesiones del Congreso que llevaron a la aprobación del decreto en cuestión se iniciaron el 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

⁹⁵⁹ Véase Gutiérrez Flores Alatorre, Blas José, *Leyes de reforma*, México, Miguel Zorzoza, Impresor, 1870, t. II, pte. II, p. 176. El decreto puede también ser consultado en la *Colección de ordenes y decretos de la Soberana Junta Provisional Gubernativa y Soberanos Congresos Generales de la Nación Mexicana*, cit., t. III, que comprende las del segundo constituyente, p. 52.

⁹⁶⁰ Cabe mencionar que en la sesión de ese día no se menciona haber recibido oficio alguno en esta materia.

⁹⁶¹ Es decir, la O. C. de 1801.

⁹⁶² La Ley 5a. es la *Real Cédula de 14 de Junio de 1797, en que se prescriben las reglas para evitar en las causas de Presas las dudas de que pueden resultar perjuicios á los interesados y desavenencias con las demás Cortes*, ya estudiada y que Jacinto Pallares consideraba que al no haber sido expresamente derogada no contraria al derecho público (Pallares, Jacinto, *El Poder Judicial o tratado completo de la organizacion, competencia y procedimientos de los Tribunales de la República Mexicana*, México, Imprenta del Comercio, de Nabor Chávez, 1874, ed. facs., Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal, 1992, p. 660, nota 1.); la Ley 6a. es el título 10o., artículos 6o., 7o., 8o. y 9o. de la O. M. M. de 1802; y la Ley 8a. se refiere al título 6o., artículos 4o. al 9o. de la misma O. M. M.; véase la *Nov. Rec., Los códigos españoles...*, cit., t. VIII.

⁹⁶³ Puede consultarse en Dublán, Manuel y Lozano, José María, *Legislación Mexicana o colección completa de las disposiciones legislativas emitidas desde la independencia de la república*, cit., t. I, p. 709.

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 discutido 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 recopilacion de Castilla con la quinta, sexta, y octava que le sigue, y tratan de la materia, en lo adoptable, y que no esté en oposicion con nuestro actual sistema de gobierno.⁹⁶⁴

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 el proyecto ya que no se les 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 14 años de guerra contra España ningún nacional había armado embarcaciones corsarias.⁹⁶⁵ Se manifestó por que en un futuro se dejase completamente la práctica del corso, pero señaló que dadas las circunstancias y

⁹⁶⁴ *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.

⁹⁶⁵ *Ibidem*, pp. 2 y 3.

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

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 corso 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 ecistente, 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 porción de buquecillos indecentes, que es una vergüenza que hagan el contrabando, y frustren las leyes mas sabias y conservadoras de la independencia.⁹⁶⁶

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 2o. 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 corso, y lo pasará al congreso para su aprobación”; sin discusión alguna fue aprobado, con lo que el decreto en su totalidad quedó terminado.⁹⁶⁷

⁹⁶⁶ *Idem.*

⁹⁶⁷ *Ibidem*, sesión del 9 de junio, p. 2.

El Poder Judicial de la Federación residía en la Suprema Corte de Justicia, en los tribunales de circuito y en los juzgados de distrito.⁹⁶⁸ De los juicios de presas conocían en primera instancia los juzgados de distrito, en segunda instancia los tribunales de circuito⁹⁶⁹ y en una tercera y última instancia la Suprema Corte de Justicia.⁹⁷⁰ 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 lugares 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 Mejicano”, el bergantín español “San Buenaventura”.⁹⁷¹ 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 al día fijado para su remate.

Sin embargo, aparentemente se le ordenó a la Junta de Marina que remitiese los autos al alcalde 1o. de Veracruz, Francisco de Paula Mora, quien se

⁹⁶⁸ Artículo 123 de la Constitución Federal de 1824.

⁹⁶⁹ 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, etcétera, 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, *Ley de los Tribunales de Circuito y Jueces de Distrito*, 20 de mayo de 1826 puede consultarse en Manuel Dublán y José María Lozano, *Legislación mexicana...*, cit., t. I, pp. 796 y 797, especialmente el artículo 10; la *Ley de los Tribunales de Circuito y Juzgados de Distrito*, 22 de mayo de 1834 también en Dublán, Manuel y Lozano, José María, *Legislación Mexicana o colección completa de las disposiciones legislativas emitidas desde la independencia de la república*, cit., t. 2, pp. 695-699, especialmente los artículos 11 y 12.

⁹⁷⁰ 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 Manuel Dublán y José Ma. Lozano, *ibidem*, t. I, p. 774 y artículo 137, f. V, p. sexto se la Constitución Federal de 1824. Véase también Soberanes Fernández, José Luis, *Historia del derecho mexicano*, cit., pp. 56 y 61.

⁹⁷¹ *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 Republica Mexicana C. David Porter; sobre el conocimiento de la presa q. el navio 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.

ostentaba como juez interino de distrito.⁹⁷² 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 desembarco y el posterior depósito en la aduana.⁹⁷³ 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, 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”,⁹⁷⁴ 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.⁹⁷⁵

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.

⁹⁷² No pudimos encontrar la orden que supuestamente recibió la Junta para remitir dichos autos.

⁹⁷³ 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 tradujo al castellano reglamentos de la armada estadounidense e implantó prácticas militares para sus hombres. La escuadrilla por él organizada alcanzó gran eficiencia y según Lavalle Argudín, estuvo autorizado para entregar patentes de corso, de las que únicamente otorgó una al buque “La Molestadora”, véase Lavalle 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.

⁹⁷⁴ *Toca a la competencia suscitada entre el Alcalde lo. y Juez de Distrito interino de Veracruz...*, foja 9.

⁹⁷⁵ *Ibidem*, foja 9v.

La ejecución de la sentencia de la junta, a falta de juez de distrito, le correspondía al comandante de marina, David Porter.⁹⁷⁶

El dictamen del fiscal fue adoptado por la primera sala de la Suprema Corte, y se resolvió el 14 de septiembre de ese año 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.⁹⁷⁷ 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 20 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 corresponden 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.

⁹⁷⁶ 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.

⁹⁷⁷ Rivera Cambas, Manuel, *Historia antigua y moderna de Jalapa y de las revoluciones del estado de Veracruz*, México, Citlatépetl, 1959, t. IV, p. 151.

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,⁹⁷⁸ de ahí que se pensara en el corso como un medio accesible para lograrlo.⁹⁷⁹ 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 sí cuenta con elementos bastantes para organizar y sostener una fuerza que la haga respetar”.⁹⁸⁰ 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 de 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.⁹⁸¹

Para 1828, el estado de la marina mexicana, según el informe rendido en la Habana por Eugenio de Aviraneta, no era nada halagador.⁹⁸² 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);

⁹⁷⁸ 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.

⁹⁷⁹ San Juan de Ulúa cayó en manos de las fuerzas mexicanas en noviembre de 1825, 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...*, cit., 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.

⁹⁸⁰ *Memoria de Marina...*, *ibidem*, p. 5.

⁹⁸¹ 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.

⁹⁸² Véase Aviraneta e Ibargoyen, 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 y 261.

- bergantín “Victoria” (excluido del servicio, haciendo las veces de pontón);
- bergantín “Bravo” (viejo y con el palo mayor podrido en el fondo);
- bergantín goleta “Hermon”, y
- dos goletas costeras inservibles.

En opinión de Aviraneta, dado el estado de penuria en que se encontraba el erario público mexicano, “es imposible que puedan emprender ninguna expedición marítima, ni comprar buques del extranjero”.⁹⁸³

IV. 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 estableció 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 corso.⁹⁸⁴ 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 corso, 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 el 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 la O. M. M. y lo establecido por la O. C. de 1801.

⁹⁸³ *Ibidem*, p. 261.

⁹⁸⁴ *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 Lozano, José María, *Legislación Mexicana o colección completa de las disposiciones legislativas emitidas desde la independencia de la república*, cit., t. 2, núm. 859, p. 279.

Se estableció además que los corsarios no podrían salir a hacer el corso 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 corso no variaron sino hasta seis años después, momento en que se inició la Guerra de Texas.

V. 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,⁹⁸⁵ que en parte originaron el levantamiento.

El Congreso creó a finales de 1835 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.⁹⁸⁶

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”⁹⁸⁷ en contra de los posibles ataques de los rebeldes de Texas.

El presidente interino, general de división Miguel Barragán,⁹⁸⁸ 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 mercan-

⁹⁸⁵ Sordo Cerdeño, Reynaldo, *El Congreso en la primera República Centralista*, México, ITAM, 1993, p. 237.

⁹⁸⁶ *Ibidem*, p. 238.

⁹⁸⁷ *Ley de 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*).

⁹⁸⁸ Niceto de Zamacois, al describirle señala que Miguel Barragán “resaltó por las excelentes disposiciones que dictaba y por su caridad con la clase menesterosa”. Véase Zamacois, Niceto de, *Historia de México, desde sus tiempos mas remotos hasta nuestros días*, México, J. F. Parres y Comp. Editores, 1878, t. XII, p. 73.

te nacional que pretendiera armarlo para su 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 3,000 pesos del buen uso que habría de hacerse del permiso de conformidad con la O. C. de 20 de junio de 1801.⁹⁸⁹ Dicha ordenanza establecía que 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.⁹⁹⁰ Como ya mencionamos anteriormente, la suma exigida por la ordenanza ascendía a 60,000 reales de vellón.⁹⁹¹

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 expidiera la patente.⁹⁹²

En cuanto a la autoridad facultada para conocer de las presas, según lo establecido por el artículo 24, fracción 5o. 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.⁹⁹³

En el caso de que la embarcación nacional atacada tuviera como destino un puerto extranjero, ésta podía marinar su presa⁹⁹⁴ y remitirla al conocimiento del juzgado de distrito que mejor les conviniera a los interesados del buque nacional.⁹⁹⁵

⁹⁸⁹ 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 a la mitad del valor del buque y que en el caso de que se viajara a Indias, ya que no se fijaba plazo alguno para esta patente, se debía entregar a su regreso. Podemos observar en este sentido, una disminución de las cargas para los armadores.

⁹⁹⁰ Ley de 1836, artículo 1o.

⁹⁹¹ O. C. 1801, artículo 1o.

⁹⁹² Ley de 1836, artículo 2o.

⁹⁹³ *Ibidem*, artículo 3o. 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.

⁹⁹⁴ Es decir, prepararla para emprender el viaje hacia el puerto nacional. Véase la voz “marinada”, *Nuevo diccionario de la lengua castellana que comprende la última edición del de la Academia Española*, París-México, Librería de Ch. Bouret, 1887.

⁹⁹⁵ Ley de 1836, artículo 4o.

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 responsable de cualquier atentado que cometieran contra ellas.⁹⁹⁶

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 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 1836,⁹⁹⁷ 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,⁹⁹⁸ 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”.⁹⁹⁹ 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,¹⁰⁰⁰ 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*”,¹⁰⁰¹ según lo dispuesto en la parte 9a. del artículo 12 de la quinta ley constitucional”. Como podemos observar, para mayo de 1837, todavía no

⁹⁹⁶ Esto de acuerdo con lo establecido por el artículo 1o. de la O. C. de 1801.

⁹⁹⁷ Tena Ramírez, Felipe, *op. cit.*, pp. 204-247.

⁹⁹⁸ Soberanes Fernández, José Luis, *Historia del derecho mexicano*, *cit.*, pp. 63-67.

⁹⁹⁹ Véase artículo 12, fracción IX de la citada ley constitucional.

¹⁰⁰⁰ Dublán, Manuel y Lozano, José María, *Legislación Mexicana o colección completa de las disposiciones legislativas emitidas desde la independencia de la república*, *cit.*, t. 3, pp. 392-407.

¹⁰⁰¹ Las cursivas son nuestras.

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 del 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 en vigor,¹⁰⁰² 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 del 8 de octubre de 1820, “que puso de peor condicion 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.¹⁰⁰³

VI. 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,¹⁰⁰⁴ autorizó al gobierno para que dentro de las reformas que habría de realizar al ejército formara y

¹⁰⁰² 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, Manuel y Lozano, José María, *Legislación Mexicana o colección completa de las disposiciones legislativas emitidas desde la independencia de la república*, cit., t. 4, núm. 2284, p. 115. Existe una edición yucateca, reimpresa por M. Guzmán, 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.

¹⁰⁰³ Bernecker, Walther L., *Contrabando, ilegalidad y corrupción en el México del S. XIX*, cit., p. 87.

¹⁰⁰⁴ 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 de, *El nuevo Bernal Díaz del Castillo o sea Historia de la invasión de los anglo-americanos en México*, Introd. de Salvador Noriega, México, Secretaría de Educación Pública, 1949, p. 189.

emitiera un Reglamento de corso.¹⁰⁰⁵ Aparentemente, la posibilidad de que México recurriera al corso en defensa de sus mares no causó mayor sorpresa a las autoridades estadounidenses.¹⁰⁰⁶ De hecho, en una comunicación fechada el 13 de mayo de 1846 y dirigida al comodoro David Connor, comandante del *Home Squadron* dirigida por George Bancroft del Departamento de la Armada estadounidense le instruía a bloquear los puertos principales de México y proteger al comercio de los Estados Unidos de las depredaciones de los corsarios mexicanos.¹⁰⁰⁷

Así, el 26 de julio de 1846 se expidió el primer Reglamento de corso como tal en el México independiente,¹⁰⁰⁸ titulado Reglamento para el Corso de Particulares contra los Enemigos de la Nación, 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.¹⁰⁰⁹ 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

¹⁰⁰⁵ *Decreto del congreso extraordinario del 25 de julio de 1846 por el que se autoriza al gobierno para que pueda variar la organizacion del ejército*. En Dublán, Manuel y Lozano, José María, *Legislación Mexicana o colección completa de las disposiciones legislativas emitidas desde la independencia de la república*, cit., t. 5, núm. 2885, p. 143.

¹⁰⁰⁶ Véase Bauer, Jack, *The Mexican War 1846-1848*, 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.

¹⁰⁰⁷ Véase George Bancroft a David Connor, 13 de mayo de 1846, en *Messages of the President of the United States, with the Correspondence, Therewith Communicated, Between the Secretary of War and other officers of the Government on the Subject of The Mexican War*, Washington, Wendell and Van Benthuyssen, 1848, pp. 233-235.

¹⁰⁰⁸ Tuvimos a la vista el *Reglamento para el Corso de Particulares contra los Enemigos de la Nación*, México, Imprenta del Aguila, á cargo de Bonifacio Conejo, 1846. Su texto puede también consultarse como *Reglamento para el Corso de Particulares contra los Enemigos de la Nación de 26 de julio de 1846*, en *Leyes, decretos y ordenes que forman el derecho internacional mexicano o que se relacionan con el mismo*, México, Tipografía Literaria de Filomeno Mata, ed. oficial, 1879, 3a. parte (a partir de este momento R. jul. 1846).

¹⁰⁰⁹ Cárdenas de la Peña, Enrique, *Semblanza marítima del México independiente y revolucionario*, cit., 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 cortésima vigencia del reglamento.

se dio fin al primer Reglamento de Corso mexicano.¹⁰¹⁰ 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 Corso de Particulares en la Presente Guerra*.¹⁰¹¹ Consta de 85 artículos, contra los 110 del anterior, pero como veremos, en términos generales el texto es prácticamente el mismo.

Poco tiempo después el 5 de octubre de 1846 se expidieron por el Ministerio de Guerra y Marina las *Instrucciones a que deberán sujetarse todos los agentes consulares y particulares a quienes se les confía la entrega de patentes de corso*,¹⁰¹² en las cuales se estableció lo siguiente:

- 1o. No se debía entregar patente de corso alguna sin que procedieran todos los requisitos y circunstancias prevenidas en el Reglamento de 24 de septiembre de 1846.
- 2o. Los agentes consulares debían cuidar con la mayor eficacia del arreglo y seguridad de dichos requisitos para en caso de un mal uso de la patente.
- 3o. Debían prevenir todas las precauciones que pudiera sugerir la malicia con objeto de nulificar o entorpecer los efectos del corso; ejercitando con tal motivo la sagacidad competente, sin comprometer el decoro del Supremo Gobierno.
- 4o. Los mismos agentes debían llevar con la más completa exactitud, cuenta y razón tanto de las patentes que reciban y entreguen, como de los pasavantes y cartas de comisión, teniendo al efecto un libro en el cual sean registradas las primeras, con anotación de todas las circunstancias del buque respectivo, desde el número de la patente, construcción del bajel, dimensiones, etcétera, tal como se expresa en la respectiva patente.

¹⁰¹⁰ Véase el punto cuarto del Plan en Dublán, Manuel y Lozano, José María, *Legislación Mexicana o colección completa de las disposiciones legislativas emitidas desde la independencia de la república*, cit., t. 5, p. 144.

¹⁰¹¹ *Reglamento para el Corso de Particulares en la Presente Guerra*, México, Imprenta de Aguila, a cargo de Bonifacio Conejo, 1846 (a partir de este momento R. sept. 1846). El texto de este “nuevo” reglamento se incluye en la obra de Figueroa Esquer, Raúl, *La guerra de corso de México durante la invasión norteamericana 1845-1848*, México, PARMEC-ITAM, 1996. Para el estudio del corso en este periodo es indispensable la lectura del trabajo mencionado, que recomendamos ampliamente.

¹⁰¹² Su texto en Flores D., Jorge, *Juan Nepomuceno de Pereda y su misión secreta en Europa (1846-1848)*, México, Archivo Histórico Diplomático Mexicano-Secretaría de Relaciones Exteriores, 1964.

- 5o. El término que se haya de fijar en las mencionadas patentes debía ser máximo de seis a 12 meses para las que se expidieran para el Atlántico y de 12 a 18 meses para el Pacífico.
- 6o. El referido término se entendería como el que ha de tener la embarcación para su uso, y por consiguiente era necesario calcular la fecha en que era librada la patente por el Supremo Gobierno para que aquel plazo sea efectivo; como ejemplo:

si al buque H. fuere a espedir la patente por seis meses y en el acto de entregarla al Capitán o armador hubiesen pasado dos desde la fecha de la misma, es claro que el término que ha de anotarse en ella es el de ocho meses, para que sean positivos los seis que conceden, y este mismo cálculo se practicará para con los pasavantes que se espidieren.

- 7o. Con cada patente que se entregue al armador o capitán del corsario, se hará lo mismo con las cartas de comisión o conducción, fijándose el número de ellas según el porte del buque y el tanto de tripulación que tenga, graduándose prudentemente las presas que pudieran hacerse, a fin de no excederse en recibir esta clase de documentos.
- 8o. Los agentes encargados de entregar las patentes se debían manejar con toda cautela, prudencia y moderación que se requiere, pues puede haber casos en que sea forzoso el sigilo y la destreza para no despertar las predisposiciones de los que intenten oponerse a este acto, y si tal sucediere se recomendaba a los agentes consulares obrar siempre de un modo decoroso hacia el gobierno mexicano.

Se encargó a Juan Nepomuceno de Pereda el conseguir corsarios en Europa que actuasen conforme al Reglamento de septiembre de 1846, bajo el pabellón mexicano en la guerra con los Estados Unidos, entregándole 295 ejemplares del Reglamento de Corso y 331 patentes para capitanes de nave corsaria.¹⁰¹³ El Reglamento se tradujo al inglés por José María Mendoza.¹⁰¹⁴

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

¹⁰¹³ *Ibidem*, p. 270.

¹⁰¹⁴ *Ordonnances and Decrees of the Mexican Government, relating to the Naturalization of Foreigners and the Granting of Letters of Marque*, trad del español, Londres, E. Couchman, 1847.

desató una creciente ola de importaciones.¹⁰¹⁵ Pocas oportunidades tendría así el corso 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 corso 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.

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.¹⁰¹⁶

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.¹⁰¹⁷

Junto con las patentes se debían dar a solicitud de los interesados las cartas de comisión para los conductores de presas,¹⁰¹⁸ de acuerdo con la dotación del buque corsario.¹⁰¹⁹

¹⁰¹⁵ Bernecker, Walther L., *Contrabando, ilegalidad y corrupción en el México del S. XIX*, cit., p. 28.

¹⁰¹⁶ R. jul. 1846, artículos 1o., 5o., 6o., 7o., 8o.; R. sept. 1846, artículo 4o.

¹⁰¹⁷ R. jul. 1846, artículos 12 y 13.

¹⁰¹⁸ 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.

¹⁰¹⁹ R. jul. 1846, artículo 10.

2. *Requisitos para obtener la patente*

El capitán de la embarcación corsaria tenía que dar fianza por un monto de 4,000 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.¹⁰²⁰

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.¹⁰²¹ 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 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.¹⁰²²

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 (6,000 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.¹⁰²³ Por otra parte, los oficiales y marinería extranjeros se consideraban mexicanos desde su alistamiento, con las ventajas y obligaciones establecidas en el Reglamento.¹⁰²⁴ 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

¹⁰²⁰ *Ibidem*, artículo 3o.; R. sept. 1846, artículo 3o.

¹⁰²¹ *Ibidem*, artículo 9o.

¹⁰²² *Ibidem*, artículo 11.

¹⁰²³ *Ibidem*, artículo 4o.

¹⁰²⁴ *Ibidem*, artículo 2o.

piratas, pese a que, en estricto sentido, no lo fueran.¹⁰²⁵ 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”.¹⁰²⁶

Siguiendo a Figueroa Esquer, podemos decir que el “Único” era un falucho español armado en Orán, de 60 toneladas, con un cañón calibre 18 y una tripulación de 69 hombres armados, capitaneado por Lorenzo Sisa.¹⁰²⁷ 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.¹⁰²⁸

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.¹⁰²⁹

En la Habana, el cónsul mexicano Buenaventura Vivó tenía muy claro que una de sus tareas fundamentales era “proteger el armamento de corsarios y demás anexos a estos con el objeto de hostilizar al comercio de los Estados Unidos de Norteamérica, distraer de los bloqueos las fuerzas navales de esta nación y suministrar elementos para contrarrestar a la injusta guerra de los invasores”.¹⁰³⁰ Desarrolló una importante tarea de promoción del corso mexicano en la isla y la región. Sin embargo, se vio limitada, si no impedida, por la declaración de neutralidad de España y su oposición a facilitar el daño a los intereses estadounidenses.¹⁰³¹

¹⁰²⁵ Bauer, Jack, *The Mexican War 1846-1848*, cit., p. 112.

¹⁰²⁶ Figueroa Esquer, Raúl, *La guerra de corso de México durante la invasión norteamericana 1845-1848*, México, PARMEC-ITAM, 1996, p. 99.

¹⁰²⁷ *Ibidem*, p. 96.

¹⁰²⁸ *Ibidem*, p. 111. La documentación sobre el “Único” se puede consultar en Flores D., Jorge, *Juan Nepomuceno de Pereda y su misión secreta en Europa (1846-1848)*, cit., pp. 411 y ss.

¹⁰²⁹ *Ibidem*, p. 120.

¹⁰³⁰ Según cita de Muñoz M., Laura, “Dos cónsules mexicanos en La Habana: su visión geopolítica y la defensa del interés nacional”, *Historia Mexicana*, México, El Colegio de México, vol. XLIX, octubre-diciembre de 1999, núm. 2, p. 258.

¹⁰³¹ *Ibidem*, p. 259.

Debemos destacar que el gobierno francés al enterarse en enero y febrero de 1847 que el homólogo mexicano había enviado patentes de corso acompañadas de cartas de naturalización para los posibles corsarios, expidió una prohibición el 22 de marzo de ese año a los marinos franceses de embarcarse en los corsarios mexicanos a fin de mantener una estricta neutralidad. Dicha prohibición se publicó en la Martinica y Guadalupe basados en la contenida en el artículo III, título IX del libro III de la *Ordonnance d'aoust 1681 touchant la marine* (París, Thierry, 1681).¹⁰³²

Efectivamente, Juan Nepomuceno de Pereda había recibido en comunicación del 27 de octubre de 1846, trescientas cartas de naturaleza firmadas por el titular del Ejecutivo, con la promesa de recibir otras tantas.¹⁰³³

Con ello se frustró la posibilidad y esperanzas de contar con dicho medio para combatir la invasión estadounidense a territorio mexicano.¹⁰³⁴

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.¹⁰³⁵ 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

¹⁰³² Véase Le Guellaff, Florence, *Armements en course et Droit des prises maritimes (1792-1856)*, cit., p. 148. Una de las penas reservadas a los piratas era la de galeras a perpetuidad conforme a la *Ordonnance défendant aux armateurs d'arrêter en mer les vaisseaux étrangers, porteurs de passe-ports de l'État* del 7 de diciembre de 1689, en Dufriche-Foulaines, F. N., *Code des prises et du commerce de terre et de mer*, cit., an XIII-1804, vol. 1, p. 78; véase Guichard, Auguste C., *Code des prises maritimes et des armemens en course*, París, Chez Garnery-Ventose an VII de la République, vol. I, p. 4.

¹⁰³³ *Comunicación de Lafragua a D. Juan N. Pereda del 27 de octubre de 1846*, en Flores D., Jorge, *Juan Nepomuceno de Pereda y su misión secreta en Europa (1846-1848)*, cit., p. 277.

¹⁰³⁴ Véase Zarco, Francisco, *Historia del Congreso Extraordinario Constituyente de 1856 y 1857*, México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1857, sesión del 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, véase Casto, William R., "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 de 1993, p. 152, especialmente la nota 181.

¹⁰³⁵ En este sentido lo dicho en su momento sobre la teoría de Abreu sobre los límites del mar. R. jul. 1846, artículo 34; R. sept. 1846, artículo 29.

alguna se obraría con el enemigo de acuerdo con las órdenes que el gobierno emitiera al respecto.¹⁰³⁶

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 detenido. Si resultaba que la carga pertenecía a neutrales o mexicanos, se les debía de 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.¹⁰³⁷

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.¹⁰³⁸ Si algún miembro del navío corsario tomaba u ocultaba alguna cosa, tenía que pagar el cuádruplo de su valor.¹⁰³⁹ 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 de castigar como a ladrones con fractura.¹⁰⁴⁰ Si no

¹⁰³⁶ R. jul. 1846, artículo 35; R. sept. 1846, artículo 30.

¹⁰³⁷ *Ibidem*, artículos 36, 37; 31 y 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 Escriche, Joaquín y Lozano, Antonio de, *Diccionario razonado...*, *sub voce* “presidio” y “pena”.

¹⁰³⁸ R. jul. 1846, artículo 42; R. sept. 1846, artículo 37.

¹⁰³⁹ Aquí los reglamentos establecen la misma pena señalada en la O. C. 1702, artículo 22; O. C. 1716, artículo 20; O. C. 1718, artículo 20; Proyecto de 1754, artículo 31; O. C. 1762, artículo 29; O. C. 1779, artículo 29; O. C. 1794, artículo 31; O. C. 1796, artículo 43, y O. C. 1801, artículo 45 para la apertura de escotillas, fardos, sacos, etcétera.

¹⁰⁴⁰ R. jul. 1846, artículos 44 y 45, R. sept. 1846, artículo 40. Recuérdesse lo visto ya sobre el robo en las *Siete Partidas*.

se conocía quién era el infractor, era responsable el oficial subalterno que estuviese a cargo del buque apresado.¹⁰⁴¹

Se les prohibían toda clase de violencias y desórdenes aun cuando la embarcación hubiera tenido que ser tomada al abordaje. Los excesos debían ser castigados con toda severidad.¹⁰⁴² En el supuesto de que se ejerciera violencia para obtener el rescate, la pena sería de cinco años de presidio, si el rescate se hubiese exigido arbitrariamente la pena era del doble.¹⁰⁴³

Estaba prohibido echar a pique o quemar la embarcación apresada si no existía necesidad justificada. La pena era de hasta 10 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.¹⁰⁴⁴ 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.¹⁰⁴⁵ Igual pena se impondría al capitán que dejara abandonados en islas o costas desiertas a los prisioneros.¹⁰⁴⁶ 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 omisión acarrearía la pena de 10 años de presidio para el corsario.¹⁰⁴⁷

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

¹⁰⁴¹ R. jul. 1846, artículo 46; R. sept. 1846, artículo 41.

¹⁰⁴² R. jul. 1846, artículo 47; R. sept. 1846, artículo 42.

¹⁰⁴³ R. jul. 1846, artículo 53; R. sept. 1846, artículo 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, artículo 44. Sobre el rescate véase 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.

¹⁰⁴⁴ R. jul. 1846, artículo 54; R. sept. 1846, artículo 49.

¹⁰⁴⁵ R. jul. 1846, artículo 56; R. sept. 1846, artículo 51.

¹⁰⁴⁶ R. jul. 1846, artículo 57; R. sept. 1846, artículo 52. La prohibición de dejar abandonados a los prisioneros en islas o costas desiertas se deriva directamente de las O. C. 1762, artículos 30, 31 y 39; O. C. 1779, artículos 30, 31 y 39; O. C. 1794, artículos 33 y 46; O. C. 1796, artículos 54-57; O. C. 1801, artículos 56-59.

¹⁰⁴⁷ R. jul. 1846, artículo 55; R. sept. 1846, artículo 50. Tal como lo disponían las ordenanzas de 1794, 1796 y 1801.

relación con las presas. En su policía y régimen interior quedaban sujetos a la ordenanza naval española de 1802.¹⁰⁴⁸

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 que apresaran y con los combates que para ello se hubieran sostenido, según el parecer del comandante del Departamento de Marina respectivo.¹⁰⁴⁹ 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.¹⁰⁵⁰ 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 obligadas 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.

¹⁰⁴⁸ R. jul. 1846, artículo 18; R. sept. 1846, artículo 12. Es la *Real ordenanza naval para el servicio de los bajeles de S.M.*, en Dublán, Manuel y Lozano, José María, *Legislación Mexicana o colección completa de las disposiciones legislativas emitidas desde la independencia de la república*, cit., t. I, pp. 88 y ss., núm. 47. En este caso se aplica el título VII en sus 56 artículos.

¹⁰⁴⁹ R. jul. 1846, artículo 19; R. sept. 1846, artículo 13.

¹⁰⁵⁰ R. jul. 1846, artículo 20; R. sept. 1846, artículo 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.

En caso de naufragio o de apresamiento de la embarcación corsaria, éstos y sus fiadores quedaban libres de toda responsabilidad, si se justificaba plenamente la pérdida o el apresamiento.¹⁰⁵¹

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

Como podemos observar, los incentivos otorgados a los corsarios eran prácticamente los mismos que los 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 buenas presas los siguientes:

a) Los buques enemigos con todo cuanto llevaran a bordo y les perteneciera, fueran 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.¹⁰⁵²

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 tenidos como piratas.

¹⁰⁵¹ R. jul. 1846, artículos 15,16 y 17; R. sept. 1846, artículos 9o., 10 y 16.

¹⁰⁵² Igual que en las ordenanzas españolas.

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

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 aquellos 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 mercaderías conocidas como de contrabando de guerra en cualquier embarcación que se encontraran, si se llevaban al país enemigo o puntos ocupados por él.¹⁰⁵³

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.¹⁰⁵⁴

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 24 horas en su poder, 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 ter-

¹⁰⁵³ 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.

¹⁰⁵⁴ R. jul. 1846, artículo 29; R. sept. 1846, artículo 24.

cera parte de lo que correspondiera al corsario. Si la represa ocurría después del término de las 24 horas, el buque pasaría en su totalidad al corsario.¹⁰⁵⁵

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.¹⁰⁵⁶

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 pertenecía 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 buena 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 trasbordo, la embarcación se debía conducir al puerto mexicano más cercano, pagándole al capitán apresado el flete que le correspondiera por este desvío o en su defecto se le debía dar libranza pagadera a la vista, contra los armadores o la 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.

¹⁰⁵⁵ R. jul. 1846, artículos 30 y 32; R. sept. 1846, artículos 25, 26 y 27. Si la represa es llevada a cabo por buques de guerra de la armada mexicana, solamente llevarán 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 entrega a sus dueños.

¹⁰⁵⁶ Los artículos del Reglamento de julio de 1846 que tratan ya sea directa o indirectamente del procedimiento de presas son los siguientes: 36-52 y 64-95. En el Reglamento de septiembre, los artículos son: 59-85.

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 grababan 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 se supiera si fuera por omisión o culpa del oficial.

Las violencias y desórdenes quedaban prohibidas aun cuando por resistencia de la embarcación hubiera sido necesario tomarla al abordaje. 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 seguía 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 permitía 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 el 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 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 del cofre o saco en que estuvieran los papeles en presencia de ambos capitanes y mandaba sacar dos copias 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 haberlo 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 cualquiera otro juzgado que se estimase conveniente, 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 a 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 sus 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 debían 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 quien se pudiera depositar la confianza de los jueces, sólo disfrutaban como honorarios, si no tenían sueldo, un medio por ciento del total 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:¹⁰⁵⁷ 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 señala 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 de señalar el lugar o punto de altura en que éste se verificó, los prisioneros que trae 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 un acta 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.

¹⁰⁵⁷ En el Reglamento de septiembre, el procedimiento se debía ajustar a lo establecido por la Ley de 20 de mayo de 1826.

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 presas, 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.

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 1,000 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 4,000 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.¹⁰⁵⁸ Si los buques apresados eran de guerra, se debían de dar las siguientes gratificaciones:

¹⁰⁵⁸ R. jul. 1846, artículo 22; R. sept. 1846, artículo 17.

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 pesos¹⁰⁵⁹

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.¹⁰⁶⁰

Si el gobierno necesitaba los buques apresados para el servicio de la nación, podía tomarlos, pagando a los apresadores su valor.¹⁰⁶¹

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.¹⁰⁶²

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 0.5% del monto de la venta de tales bienes.¹⁰⁶³

Una vez declarada buena una presa y ejecutoriada la sentencia, se dejaba en plena libertad a los interesados para que la vendieran dónde y cómo mejor les pareciera, pagando previamente los derechos aduanales, y despa-

¹⁰⁵⁹ Véase a manera de comparación, la tabla de las ordenanzas españolas transcrita anteriormente.

¹⁰⁶⁰ R. jul. 1846, artículo 23; R. sept. 1846, artículo 18.

¹⁰⁶¹ R. jul. 1846, artículo 24; R. sept. 1846, artículo 19. El antecedente a esta posibilidad de que el gobierno se hiciera de los barcos apresados la podemos encontrar en el artículo 4o. de la O. C. de 1674, en donde se establecía la obligación de vender los navíos apresados al Real Fisco.

¹⁰⁶² R. jul. 1846, artículo 97; R. sept. 1846, artículo 72. El mismo procedimiento se contemplaba en el Proyecto de 1754, en el artículo 74.

¹⁰⁶³ R. jul. 1846, artículo 68; R. sept. 1846, artículo 63.

chando los bienes en la forma acostumbrada respecto de los otros buques.¹⁰⁶⁴ 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 a que hubiera lugar, en la respectiva tesorería.¹⁰⁶⁵

Se debe tener presente que la guerra de 1847 hizo casi desaparecer el comercio exterior a causa del bloqueo y posterior ocupación 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.¹⁰⁶⁶ Sin embargo, cabe señalar que el gobierno del general de división Mariano Paredes y Arrillaga habilitó el 10 de julio de 1846, en tanto durase el bloqueo de los Estados Unidos, los puertos de Alvarado, Tuxpan, Coatzacoalcos, Soto la Marina y Tecolutla en el seno mexicano y Manzanillo en el Pacífico.¹⁰⁶⁷ Un año después, el 12 de junio de 1847, Antonio López de Santa-Anna como presidente interino decretó la prohibición de toda comunicación con los puertos ocupados,¹⁰⁶⁸ y como botín de guerra a todos los efectos procedentes de los mismos, repartibles entre quienes los interceptaren e hicieren presa de ellos.¹⁰⁶⁹ Asimismo se abrió al comercio extranjero y de cabotaje el puerto de Altata, sujetando al arancel general las mercancías que por él transitaren.¹⁰⁷⁰ Esta habilitación fue confirmada el 15 de mayo de 1849 junto con la habilitación del puerto de Huatulco.¹⁰⁷¹

¹⁰⁶⁴ R. jul. 1846, artículo 96; R. sept. 1846, artículo 71.

¹⁰⁶⁵ R. jul. 1846, artículo 98; R. sept. 1846, artículo 73.

¹⁰⁶⁶ Bernecker, Walther L., *Contrabando, ilegalidad y corrupción en el México del s. XIX*, trad. de Manuel Emilio Waelti, México, Universidad Iberoamericana, 1994, p. 28; asimismo Cruz Barney, Óscar, *El comercio exterior de México, 1821-1928*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2005.

¹⁰⁶⁷ *Decreto del gobierno por el que se autoriza a los buques procedentes de puerto extranjero para que puedan arribar y descargar en los puertos que se señalan*, en Dublán, Manuel y Lozano, José María, *Legislación Mexicana ó colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la independencia de la República*, cit., t. V, núm. 2882.

¹⁰⁶⁸ *Decreto del gobierno por el que se prohíbe toda comunicación con los puertos que ocupan los norteamericanos*, en Dublán, Manuel y Lozano, José María, *op. cit.*, t. V, núm. 2988.

¹⁰⁶⁹ *Decreto del gobierno por el que se declara botín todos los efectos que procedan de los puertos ocupados por el benemigo*, en Dublán, Manuel y Lozano, José María, *op. cit.*, t. V, núm. 2993.

¹⁰⁷⁰ *Decreto del gobierno. Se declara abierto el puerto de Altata para el comercio extranjero y de cabotaje*, en Dublán, Manuel y Lozano, José María, *op. cit.*, t. V, núm. 3006.

¹⁰⁷¹ *Decreto. Habilitación de los puertos de Huatulco y Altata*, en Dublán, Manuel y Lozano, José María, *op. cit.*, t. V, núm. 3006.

Finalizada la guerra, en junio de 1849, a consulta de la aduana marítima de Veracruz, se confirmó la no admisión de buques extranjeros más que en los puertos habilitados para ello.¹⁰⁷²

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 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 los daños y perjuicios, si hubiera habido condenación de ellos. No se le podía cobrar nada por derecho de tonelaje, ni de ningún otro.¹⁰⁷³

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.¹⁰⁷⁴

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 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

¹⁰⁷² Orden. No se admitan los buques extranjeros, mas que en los puertos habilitados, en Dublán, Manuel y Lozano, José María, *op. cit.*, t. V, núm. 3284.

¹⁰⁷³ R. jul. 1846, artículo 86.

¹⁰⁷⁴ R. jul. 1846, artículo 87.

hecho a escondidas el castigo era el aplicable al hurto.¹⁰⁷⁵ 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.¹⁰⁷⁶ Con esto se pretendía evitar que los posibles intereses de los jueces de presas interfirieran con la correcta administración de justicia.

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 corresponde (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.¹⁰⁷⁷

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, recogiendo el certificado correspondiente.

Si el corsario liberaba a sus prisioneros *motu proprio*, era multado con 200 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.¹⁰⁷⁸

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

¹⁰⁷⁵ Es decir la cosa hurtada más dos tantos de su valor, caso del hurto escondido o encubierto. Véase Ley. XVIII, tit. XIV, pte. VII. Reglamento de julio de 1846, artículo 100; Reglamento de septiembre, artículo 75.

¹⁰⁷⁶ R. jul. 1846, artículo 101; R. sept. 1846, artículo 76.

¹⁰⁷⁷ R. jul. 1846, artículos 109 y 110; R. sept. 1846, artículo 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.

¹⁰⁷⁸ R. jul. 1846, artículos 58 y 59; R. sept. 1846, artículos 53 y 54.

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.¹⁰⁷⁹ 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 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 donde quiera 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.¹⁰⁸⁰

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, quien 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 Mariano Salas expidió.

VII. EL DECRETO SOBRE CAUSAS DE ALMIRANTAZGO DE 25 DE ENERO DE 1854

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.¹⁰⁸¹ Finalmente, se estaba

¹⁰⁷⁹ R. jul. 1846, artículo 60; R. sept. 1846, artículo 55.

¹⁰⁸⁰ R. jul. 1846, artículos 61, 62 y 63; R. sept. 1846, artículos 56, 57 y 58.

¹⁰⁸¹ *Decreto del gobierno de 25 de enero de 1854 sobre causas de almirantazgo*, en Dublán, Manuel y Lozano, José María, *Legislación Mexicana ó colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la independencia de la República*, cit., t. 7, p. 18, núm. 4180. De aquí en adelante: *D. A.*

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. Anterior a la independencia, y en el periodo previo 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 1818.¹⁰⁸² Se define al almirantazgo como el tribunal en donde se tratan y determinan los asuntos pertenecientes a la marina.¹⁰⁸³

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.¹⁰⁸⁴ Eran también causas de almirantazgo todas las cuestiones sobre presas marítimas y sus incidentes. Se mencionan asimismo 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 contrabando¹⁰⁸⁵ y presas remitidas a tribunales nacionales por piratería.¹⁰⁸⁶

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.¹⁰⁸⁷

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

¹⁰⁸² Véase Gutiérrez Flores Alatorre, Blas José, *Apuntes sobre los fueros militares, federales y demás vigentes en la república*, cit., t. 1, p. 518.

¹⁰⁸³ Escriche, Joaquín y Lozano, Antonio de J., *Diccionario razonado...*, sub voce.

¹⁰⁸⁴ D. A. artículo 1o., f. VI.

¹⁰⁸⁵ 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., *Contrabando, ilegalidad y corrupción en el México del s. XIX*, cit., p. 87.

¹⁰⁸⁶ Gutiérrez Flores Alatorre, Blas José, *Apuntes sobre los fueros militares, federales y demás vigentes en la república*, cit., t. 1, pp. 518-520.

¹⁰⁸⁷ D. A., artículos 3o. y 4o.

criminales, los jueces tenían que sujetarse a lo establecido por la *Ley sobre el modo de juzgar á los ladrones, homicidas y heridores* de 6 de julio de 1848.¹⁰⁸⁸ Debían practicar por sí mismos todas las diligencias necesarias, mismas que habían de ser firmadas por quienes hubieran intervenido en ellas.¹⁰⁸⁹

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.¹⁰⁹⁰

En ambas causas (civiles y criminales), el fallo debía pronunciarse a más tardar a los ocho días posteriores a su conclusión en primera instancia.¹⁰⁹¹ La segunda y última instancia se tramitaba mediante recurso de apelación¹⁰⁹² 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 sentencia 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 del acta del juicio verbal, se debía ordenar una audiencia inmediata y entregarles al interesado y al representante del Ministerio Público

¹⁰⁸⁸ Véase Dublán, Manuel y Lozano, José María, *Legislación Mexicana ó colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la independencia de la República*, cit., t. 5, p. 401, núm. 3083. El procedimiento establecido en dicha Ley se contiene en los artículos 80.-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, *El Poder Judicial o tratado completo de la organización, competencia y procedimientos de los tribunales de la República Mexicana*, cit., p. 106.

¹⁰⁸⁹ Es decir, las relativas a la recepción de la confesión de los reos y a la ampliación de términos. *D. A.* artículo 80.

¹⁰⁹⁰ Véase Dublán, Manuel y Lozano, José María, *Legislación Mexicana ó colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la independencia de la República*, cit., 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, *Historia del derecho mexicano*, cit., p. 72. Esta Ley ha sido ya analizada por Soberanes en su obra citada y también por Fairén Guillén, Víctor, *La administración de justicia en México en el siglo XIX*, México, Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal, 1993.

¹⁰⁹¹ *D. A.*, artículo 90.

¹⁰⁹² Si la causa excedía de 500 pesos o era indeterminado el interés. *D. A.*, artículo 13.

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.¹⁰⁹³

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 que 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 20 días contados a partir de la recepción del testimonio. Si por el contrario sí 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 15 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 recurso alguno pudiera impedir su ejecución y cumplimiento.¹⁰⁹⁴

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 tribunal, 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 eran la ya mencionada 16 de diciembre de 1853 y la Ley Orgánica de los Tribunales y Juzgados de Hacienda, del 20 de septiembre de ese mismo año.¹⁰⁹⁵

¹⁰⁹³ D. A., artículos 14 y 15.

¹⁰⁹⁴ *Ibidem*, artículos 16-19.

¹⁰⁹⁵ Véase Dublán, Manuel y Lozano, José María, *Legislación Mexicana ó colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la independencia de la República*, cit., t. 6, p. 672, núm. 4039.

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 1855¹⁰⁹⁶ dispuso la observancia 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 1855.¹⁰⁹⁷

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...”, de ahí que no se podía sostener que el decreto sobre almirantazgo había sido mantenido en vigor.¹⁰⁹⁸ Coincidimos con su opinión.

Inclusive Vallarta consideraba que el decreto sobre almirantazgo no estuvo en pleno vigor durante el régimen de Santa Anna.¹⁰⁹⁹

¹⁰⁹⁶ *Ley del 23 de noviembre de 1855 sobre Administración de Justicia y orgánica de los tribunales de la federación*, en Dublán, Manuel y Lozano, José María, *Legislación Mexicana ó colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la independencia de la República*, cit., t. 7, p. 598, núm. 4572.

¹⁰⁹⁷ Véase lo expresado por el juez de distrito de Campeche, Pedro Montalvo, en el informe remitido el 10. de diciembre de 1879 a la 1a. 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.

¹⁰⁹⁸ *Ibidem*, p. 165.

¹⁰⁹⁹ *Idem*.

VIII. LA DECLARACIÓN 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.¹¹⁰⁰ Podemos afirmar que con éste se inició un proceso que llevaría a la abolición total del corso como práctica lícita en la guerra marítima.¹¹⁰¹

El 16 de abril de 1856, una vez finalizada la guerra de Crimea y firmada la paz en el Congreso de París,¹¹⁰² los gobiernos de Austria, Cerdeña, Prusia, Inglaterra, Francia, Turquía y Rusia adoptaron una declaración¹¹⁰³ 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.

¹¹⁰⁰ Azcárraga y Bustamante, José Luis de, *El corso marítimo, concepto, justificación e historia*, cit., p. 85.

¹¹⁰¹ Rousseau, Charles, *Derecho internacional público*, trad. de Fernando Giménez Artigues, Barcelona, Ariel, 1966, p. 595, núm. 772; Oppenheim, L., *International Law, a Treatise*, 7a. ed., Longmans, Great Britain, disputes, war and neutrality, edited by H. Lauterpacht, vol. II, 1952, p. 227, núms. 68 y 460, núm. 177; Moreno Quintana, Lucio M., *Tratado de derecho internacional*, Buenos Aires, Editorial Sudamericana, 1963, pp. 663 y 664, núm. 1138 a); Colombos, John C., *Derecho internacional marítimo*, trad. de José Luis de Azcárraga, Madrid, Aguilar, 1961, p. 353, núm. 538; Bluntschli, M., *El derecho internacional codificado*, trad. adiciones y notas de 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 y 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, Secretaría de Relaciones Exteriores, *México: relación de tratados en vigor*, México, Secretaría de Relaciones Exteriores, 1993, p. 97.

¹¹⁰² Para un breve panorama de la guerra en cuestión véase Renouvin, Pierre, *Historia de las relaciones internacionales*, Madrid, Aguilar, t. II, vol. 1, el siglo XIX, 1964, pp. 233-243.

¹¹⁰³ La declaración comentada es un anexo al protocolo número 23 de la Conferencia de París.

3. Las mercancías neutrales, salvo el contrabando de guerra, no están expuestas a captura bajo pabellón enemigo.

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.¹¹⁰⁴

La Declaración debía comunicarse a los Estados no representados en el Congreso de París, e invitarles a su adhesión. Tres fueron los países que se negaron adherirse: España, los Estados Unidos y México.¹¹⁰⁵ El segundo

¹¹⁰⁴ Colombos, John C., *Derecho internacional marítimo*, cit., p. 328, núms. 499 y 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*, Imprenta de Gonzalo A. Esteva, MDCCCLXXVIII, pp. 666 y 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 avantage par 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;

Dûment 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, maintenus 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)”.

¹¹⁰⁵ Para una lista de las adhesiones y ratificaciones a la declaración véase Azcárraga y Bustamante, José Luis de, *El corso marítimo, concepto, justificación e historia*, cit., pp. 372 y 373.

adujo que el mantenimiento del corso era necesario para aquellos países que carecían de una marina de guerra lo suficientemente fuerte,¹¹⁰⁶ y que no se contaba con la inmunidad de bienes privados en la mar, por lo que no podía aceptar la abolición del corso.¹¹⁰⁷

En el caso de España, el embajador francés les hizo llegar la invitación mediante nota el 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”,¹¹⁰⁸ 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 1908.¹¹⁰⁹

México recibió la invitación de manos del encargado de negocios británico en México, W. G. Lettson, el 22 de julio de 1856.¹¹¹⁰ El 5 de septiembre de 1857 el vizconde de Gabriac, enviado extraordinario y ministro plenipotenciario de Francia, le envió una nota a 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 de 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 si bien los tres últimos principios de

¹¹⁰⁶ “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., *Tratado de derecho internacional*, cit., p. 664. Consúltese también el trabajo ya citado de William R. Casto.

¹¹⁰⁷ Colombos, John C., *Derecho internacional marítimo*, cit.; Quintana, Lucio M., *ibidem*.

¹¹⁰⁸ Azcárraga y Bustamante, José Luis de, *El corso marítimo, concepto, justificación e historia*, cit., p. 381. El protocolo núm. 24 de la Conferencia.

¹¹⁰⁹ España no concedió patente de corso alguna entre 1857 y la fecha de su adhesión a la declaración. Azcárraga y Bustamante, José Luis de, *op. cit.*; véase Cabeza, Gregorio Z., *Esclavitud, piratería y fortificaciones en la Nueva España*, Jalisco, CAAAREM, 1991, pp. 53-55; véase 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 de 1964, p. 485.

¹¹¹⁰ En ese entonces, Luis de la Rosa era ministro de Relaciones Exteriores.

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 aceptarla y le había comunicado su decisión al gobierno mexicano para llamar su atención sobre los puntos que le habían motivado a ello.¹¹¹¹ 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 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 ó 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.¹¹¹²

En este sentido, aquellas potencias que contaran con una marina fuerte, una población abundante y los recursos necesarios, el corso podría considerarse 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 representa una grave responsabilidad para el país que otorga las patentes por los abusos que estas fuerzas llegan 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”.¹¹¹³ 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

¹¹¹¹ *Tratados y convenciones concluidos y ratificados por la República Mexicana..., cit.*, p. 672.

¹¹¹² *Ibidem*, p. 673.

¹¹¹³ *Ibidem*, p. 674.

París, ya que no se encontraba en posesión de un 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 el país y por otra la imaginación de los miembros de la comisión:

Crece de punto la consideración de la ventaja que tendría el corso para México, si se reflexiona en que seria un modo de guerra casi sin represalia posible; porque siendo muy limitado nuestro comercio marítimo, las pérdidas que el corso de la Nación enemiga hiciese sufrir á este, no serian muy graves, en tanto que las que los corsarios harían sufrir al enemigo podrian ser mucho mayores.¹¹¹⁴

A lo anterior se debía añadir que la República se encontraba en un periodo de transición constitucional, ya que para ese momento se contaba con el texto de la Constitución de 1857, que aunque no obligaba en materia de elección de los supremos poderes federales,¹¹¹⁵ sí establecía la intervención del Congreso en cuanto a la aprobación de tratados internacionales,¹¹¹⁶ 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 facultades 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 era únicamente respecto del primer principio, no de los restantes; pero, que siendo inseparables, se inclinaba el gobierno mexicano a rehusar su adhesión.
2. La respuesta a la consulta podía darse por el gobierno como provisional, ofreciendo sujetar el asunto a la consideración del primer Congreso Constitucional.

¹¹¹⁴ *Ibidem*, p. 677.

¹¹¹⁵ El primer Congreso Constitucional no se habría de instalar sino hasta el 16 de septiembre de 1857. Véase el artículo transitorio de la *Constitución Federal de los Estados Unidos Mexicanos de 1857*.

¹¹¹⁶ *Ibidem*, artículo 72, fracc. XIII.

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. Estaba claro que una nación sin marina de guerra suficiente no podía renunciar al corso como medio de defensa so pena de resentir un perjuicio.¹¹¹⁷

La adhesión no vendría sino hasta el 13 de febrero de 1909.¹¹¹⁸

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,¹¹¹⁹ que si bien no eran las “patentes de corso” ya estudiadas, sí las 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 1830.¹¹²⁰ El periodo de vigencia de las patentes de navegación por ellos expedidas se fijó en dos años y se podían renovar a su término.

IX. EL CORSO EN LA CONSTITUCIÓN FEDERAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS DE 1857. DISCUSIÓN DE LOS ARTÍCULOS 72, FRACCIÓN XV, 85, FRACCIÓN IX, Y 111, FRACCIÓN 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.¹¹²¹

La Constitución se juró el 5 de febrero de 1857, primero por el Congreso y después por Comonfort. Días después el Congreso Constituyente clausuró

¹¹¹⁷ Ramírez, José H., *Código de los extranjeros. Diccionario de derecho internacional público y privado de la República Mexicana*, México, Imprenta de I. Escalante y Co., 1870, sub voce “corso”, pp. 307 y 308.

¹¹¹⁸ Su adhesión se publicó en el *Diario Oficial de la Federación* del 3 de abril de 1909.

¹¹¹⁹ *Decreto del gobierno del 8 de enero de 1857 que reglamenta las patentes de navegación*, en Dublán, Manuel y Lozano, José María, *Legislación Mexicana ó colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la independencia de la República*, cit., t. 8, p. 343, núm. 4860.

¹¹²⁰ 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 reputar como nacionales a las embarcaciones dedicadas al comercio.

¹¹²¹ Véase Felipe Tena Ramírez, *op. cit.*, pp. 595-606.

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.¹¹²²

Era facultad del presidente conceder las patentes de corso con sujeción a las bases fijadas por el Congreso,¹¹²³ esta facultad, siendo exclusiva del Ejecutivo, le estaba vedada a los estados de la República de manera expresa.¹¹²⁴ 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.¹¹²⁵

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 11 del artículo 64 cuyo texto leía: [El Congreso tiene facultad] “Para reglamentar el modo en que deben expedirse las patentes de corso; para declarar buenas o malas las presas de mar y tierra y para establecer el derecho marítimo de paz y guerra”.¹¹²⁶ La discusión abarcó prácticamente la totalidad de la sesión del 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”.¹¹²⁷ 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

¹¹²² Artículos 52 y 72 fracc. 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 día 5 de febrero de 1857...*, México, Imprenta del Gobierno, en Palacio, 1883.

¹¹²³ *Ibidem*, artículo 85, fracc. IX.

¹¹²⁴ *Ibidem*, artículo 111, fracc. II.

¹¹²⁵ *Ibidem*, artículo 97, fracc. I.

¹¹²⁶ Zarco, Francisco, *Historia del Congreso...*, sesión del 9 de octubre de 1856, p. 419; 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, véase González Oropeza Manuel (estud. introductorio y comp.), *El Siglo Diez y Nueve de Francisco Zarco y su pensamiento constitucional*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1993.

¹¹²⁷ *Ibidem*, p. 420.

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 considerarle 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 es preciso consignar la facultad en cuestión el texto constitucional para el caso de que el día en que México estuviera sosteniendo una guerra y sus enemigos concedieran patentes de corso, pueda a su vez autorizarlo. Finalmente aceptó que el corso no era más que una especie de piratería.¹¹²⁸

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 mas 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.¹¹²⁹

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...”¹¹³⁰ Eulogio Barrera se pronunció en el mismo sentido que Zarco en cuanto a que no es necesario que el corso conste en el texto constitucional pues puede 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 espedirse las patentes de corso; para dictar leyes segun las cuales deben declararse buenas o malas las presas de mar y tierra, y para espedir las relativas al derecho marítimo de paz y guerra”.

¹¹²⁸ *Idem*.

¹¹²⁹ *Idem*.

¹¹³⁰ *Ibidem*, p. 421.

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,¹¹³¹ de ahí que, si a una nación que carece de un ejército numeroso sería injusto negarle 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.¹¹³² 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 contaran con una marina suficiente, interpretación que provocó la protesta de Zarco quien le señaló que esas potencias merecían reconocimiento en vez de reproches.

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. El 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 el 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 25.¹¹³³

Como podemos observar, la fracción discutida provocó una gran oposición a la simple mención del corso en la carta magna. Es notable el ánimo

¹¹³¹ Escriche, Joaquín y J. Lozano, Antonio de, *Diccionario razonado de legislación y jurisprudencia mexicanas*, cit.

¹¹³² Zarco, Francisco, *Historia del Congreso...*, cit., p. 422.

¹¹³³ *Ibidem*, p. 425.

que prevalecía entre los constituyentes en contra del corso, por considerarle 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. 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.¹¹³⁴ 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 fue severamente combatida en el Congreso constituyente, como desechada ya por las naciones civilizadas”.¹¹³⁵

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 20 de octubre 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 a las bases fijadas por el Congreso”.¹¹³⁶ Ni Castillo Velazco ni 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 6 de noviembre de ese año, quedando como sigue: artículo 112, fracc. 5o. (111, fracc. 2o. 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.¹¹³⁷

Al Poder Judicial federal le correspondía, de acuerdo con el artículo 97, fracc. 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 24 de octubre por 70 votos contra 10.¹¹³⁸ Jacinto

¹¹³⁴ Coronado, M., *Elementos de derecho constitucional mexicano*, cit., p. 119.

¹¹³⁵ Castillo Velazco, José María del, *Apuntamientos para el estudio del derecho constitucional mexicano*, México, Imprenta del Gobierno, en Palacio, 1871, ed. facsimilar, Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal, México, 1993, p. 151.

¹¹³⁶ Zarco, Franciso, *Historia del Congreso...*, cit., p. 468.

¹¹³⁷ En este sentido Coronado, M., *Elementos de derecho constitucional mexicano*, cit., p. 175; Castillo Velazco, José María del, *Apuntamientos para el estudio del derecho constitucional mexicano*, cit., p. 233.

¹¹³⁸ *Ibidem*, p. 485.

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.¹¹³⁹

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 mexicanas. 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”.¹¹⁴⁰ La jurisdicción de almirantazgo se ejercía en las aguas territoriales mexicanas. Esta jurisdicción se extiende sobre las leyes relativas al corso, presas de mar, defensa exterior de los puertos y mares mexicanos y comercio exterior en cuanto a su seguridad y protección.¹¹⁴¹

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 México¹¹⁴² 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.¹¹⁴³

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.¹¹⁴⁴

¹¹³⁹ Pallares, Jacinto, *El Poder Judicial o tratado completo de la organizacion, competencia y procedimientos de los Tribunales de la República Mexicana*, cit., pp. 649 y 650.

¹¹⁴⁰ *Ibidem*, p. 651.

¹¹⁴¹ *Ibidem*, p. 658.

¹¹⁴² *Real ordenanza para el servicio de los baxeles de S. M.*, en Dublán, Manuel y Lozano, José María, *Legislación Mexicana ó colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la independencia de la República*, cit., t. I, pp. 88-292, núm. 47 (de aquí en adelante Ordenanzas de la armada naval).

¹¹⁴³ Pallares, Jacinto, *El Poder Judicial o tratado completo....*, cit., p. 681.

¹¹⁴⁴ De acuerdo con el artículo 41, trat. 6o., tít. 5o. de las Ordenanzas de la armada naval.

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 1855,¹¹⁴⁵ “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”.¹¹⁴⁶ 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.¹¹⁴⁷

Terminada la guerra, el Congreso de la Unión dispuso por decreto del 27 de junio de 1861 la reinstalación de la Suprema Corte¹¹⁴⁸ y el 2 de julio siguiente, además de hacer una serie de designaciones de miembros interinos de la Corte, decidió que se regiría por la *Ley de los Tribunales de Circuito y Jueces de Distrito* del 18 de mayo de 1826.¹¹⁴⁹

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”.¹¹⁵⁰

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

¹¹⁴⁵ En Dublán, Manuel y Lozano, José María, *Legislación Mexicana ó colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la independencia de la República*, cit., t. 7, pp. 598-606, núm. 4572.

¹¹⁴⁶ Soberanes Fernández, José Luis, *El Poder Judicial federal en el siglo XIX. (Notas para su estudio)*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1992, p. 77.

¹¹⁴⁷ *Ibidem*, p. 79.

¹¹⁴⁸ Dublán, Manuel y Lozano, José María, *Legislación Mexicana ó colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la independencia de la República*, cit., t. 9, p. 239, núm. 5388.

¹¹⁴⁹ *Ibidem*, p. 80, t. I, pp. 796 y 797; y t. 9, p. 240, núm. 5390.

¹¹⁵⁰ Soberanes Fernández, José Luis, *El Poder Judicial federal en el siglo XIX. (Notas para su estudio)*, cit., p. 81; véase Dublán, Manuel y Lozano, José María, *Legislación Mexicana ó colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la independencia de la República*, cit., t. 9, pp. 492-502, núm. 5688.

X. 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. Junto con el Estatuto se expidieron una serie de leyes que establecían la organización y facultades de los diversos ministerios creados, junto con disposiciones relativas a tribunales y la organización de la marina.

El 15 de julio de 1867 entró el presidente Benito Juárez a la ciudad de México, poniendo fin al Segundo Imperio Mexicano.

1. *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. 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 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.¹¹⁵¹

El Departamento de Marina, dentro del Ministerio de Negocios Extranjeros y Marina, se regía por su *Reglamento Interior* del 1o. de noviembre de 1865, así como por el decreto de misma fecha que establecía su planta.¹¹⁵²

¹¹⁵¹ *Estatuto Provisional del Imperio Mexicano*, en Tena Ramírez, Felipe, *op. cit.*, pp. 670-680; véase título I, artículo 5o., y título VIII, artículo 27.

¹¹⁵² Son el *Reglamento Interior del Ministerio de Negocios Extranjeros y Marina*, *Colección de leyes, decretos y reglamentos que internamente forman el sistema político, adminis-*

Además, debía sujetarse a lo dispuesto por el *Reglamento general sobre organización de los Ministerios*,¹¹⁵³ y por el *Decreto sobre las atribuciones de los nueve departamentos ministeriales*.¹¹⁵⁴ 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 [*sic*].
3. Todo lo relativo al servicio de los naufragios y averías de los buques.¹¹⁵⁵

Ahora bien, las atribuciones y número de las prefecturas marítimas se crearon mediante decreto el 12 de octubre de 1865.¹¹⁵⁶ Se establecieron tres prefecturas (Veracruz, Acapulco y 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.¹¹⁵⁷

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.¹¹⁵⁸

trativo y judicial del Imperio; y el Decreto del 1o. de noviembre de 1865 sobre la planta del Ministerio de Negocios Extranjeros y Marina, 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.

¹¹⁵³ *Decreto del 12 de octubre de 1865 sobre organización general de los Ministerios, Colección de leyes, decretos y reglamentos que internamente forman el sistema político, administrativo y judicial del Imperio, cit., t. 1.*

¹¹⁵⁴ *Decreto del 10 de abril de 1865 sobre las atribuciones de los nueve departamentos ministeriales, Colección de leyes, decretos y reglamentos que internamente forman el sistema político, administrativo y judicial del Imperio, cit., t. 1.*

¹¹⁵⁵ *Ibidem*, artículo 10.

¹¹⁵⁶ *Decreto sobre las atribuciones de las Prefecturas marítimas, Colección de leyes, decretos y reglamentos que internamente forman el sistema político, administrativo y judicial del Imperio, cit., t. 3.*

¹¹⁵⁷ *Ibidem*, artículos 1o., 4o. y 12.

¹¹⁵⁸ Aunque en este caso, el armamento era únicamente para fines de comercio, no de guerra. Véase el *Decreto para la libertad del armamento marítimo, Colección de leyes, decretos y reglamentos que internamente forman el sistema político, administrativo y judicial del Imperio, cit., t. III.*

El decreto sobre las matrículas de mar marcaba cuatro clases genéricas de matrículas para:¹¹⁵⁹

1. Solteros;
2. Viudos sin hijos;
3. Casados sin hijos, y
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.¹¹⁶⁰

En el decreto se establecía que el territorio marítimo se dividía en tres distritos, cada uno tenía por capital la residencia de los prefectos marítimos. Cada distrito se habría de dividir en subdistritos y cada subdistrito en cuarteles.¹¹⁶¹ Las disposiciones que se opusieran 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.¹¹⁶² Este decreto derogó en su artículo 11 de manera expresa al decreto del 8 de enero de 1857 que reglamentaba las patentes de navegación.

Por otra parte, para el combate al contrabando se dispuso el establecimiento de una escuadrilla guardacostas para el Océano Pacífico 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 200 toneladas cuando menos. Para el Pacífico las goletas debían ser de 42 a 50 toneladas y el vapor de 150 toneladas.¹¹⁶³

¹¹⁵⁹ Para esas fechas ya se habían suprimido las matrículas de mar por el gobierno de Ignacio Comonfort, como veremos más adelante.

¹¹⁶⁰ *Organización de las matrículas para el alistamiento de la gente de mar. Colección de leyes, decretos y reglamentos que internamente forman el sistema político, administrativo y judicial del Imperio, cit.*, t. 3, título I, artículo 1o.

¹¹⁶¹ *Ibidem*, título I, artículo 4o.

¹¹⁶² *Decreto del 1 de noviembre de 1865 sobre patentes de navegación. Colección de leyes, decretos y reglamentos que internamente forman el sistema político, administrativo y judicial del Imperio, cit.*, t. 3, artículos 1o. y 6o.

¹¹⁶³ *Decreto del 12 de octubre de 1865 sobre el establecimiento de buques guarda costas. Colección de leyes, decretos y reglamentos que internamente forman el sistema político, administrativo y judicial del Imperio, cit.*, t. 3, artículo 1o. El 12 de octubre de ese año, el ministro

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, quizás se debió entre otras cosas a la imposibilidad de expedirlas dadas las circunstancias precarias del imperio.

XI. EL CORSO EN EL MÉXICO REPUBLICANO DURANTE EL PERIODO COMPRENDIDO DE 1857 A 1916

Posterior 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 presidente Ignacio Comonfort expidió la ley que reglamentaba la marina nacional el 8 de septiembre de 1857. 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 300 toneladas cada uno y seis paquebotes de 100 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 de 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.

de Negocios Extranjeros y Marina giró instrucciones a los prefectos marítimos para el establecimiento de los guardacostas.

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 debía integrar por el personal proporcionado 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.¹¹⁶⁴ 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;
- los tribunales de circuito y de distrito;
- las controversias que corresponderían a los tribunales de la Federación, y
- las causas de piratería.

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

¹¹⁶⁴ Véase el *Decreto del gobierno de 8 de setiembre de 1857, Ley que reglamenta la marina nacional*, en Dublán, Manuel y Lozano, José María, *Legislación Mexicana ó colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la independencia de la República*, cit., t. 8, p. 614, núm. 4981.

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.¹¹⁶⁵ Los expedientes relativos a corso debían de pasar al control de dicha Secretaría.

2. *Reglamento de corso boliviano de 26 de marzo de 1879*¹¹⁶⁶

Siendo Hilarión Daza presidente de la República de Bolivia, y en virtud de la guerra que sostenía junto con Perú en contra de Chile 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*.¹¹⁶⁷ 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.¹¹⁶⁸

En el Reglamento se autorizaba a los corsarios a perseguir y apresar todo buque chileno, de guerra, corsario o mercante que se encontrara en el mar o en las aguas o puertos tanto bolivianos como chilenos,¹¹⁶⁹ 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 apresar:

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

¹¹⁶⁵ 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 1o., fracs. III y VI.

¹¹⁶⁶ 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.

¹¹⁶⁷ Biblioteca de la *Revista Militar Mexicana*, México, Imprenta del Instituto Monasterio, 1889.

¹¹⁶⁸ Véase Cabeza, Gregorio Z., *Esclavitud, piratería y fortificaciones en la Nueva España*, cit., p. 54.

¹¹⁶⁹ *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 1o.

b) Todo cargamento de propiedad chilena que se encontrara a bordo de buque neutral, sin importar que sea 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 vender las presas. Si la nave no podía ser enviada a juicio por el corsario por estar imposibilitado a ello, podía esperar el tiempo necesario, pero para ello debía presentar los documentos que justificaran su conducta.¹¹⁷⁰

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.¹¹⁷¹ 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.¹¹⁷² 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.¹¹⁷³

Este sencillo reglamento evidentemente estaba inspirado en las ordenanzas de corso españolas. Ignoramos si hubo o no armadores mexicanos pre-

¹¹⁷⁰ *Ibidem*, artículos 4o.-10.

¹¹⁷¹ *Ibidem*, artículos 11, 12 y 13.

¹¹⁷² *Ibidem*, artículos 3o. y 15.

¹¹⁷³ *Ibidem*, artículo 16.

sententes 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. 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 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.¹¹⁷⁴

4. Ordenanzas del Ejército y Armada de la República Mexicana del 15 de junio de 1897¹¹⁷⁵

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

¹¹⁷⁴ *Reglamento de la Secretaría de Guerra y Marina*, México, Imprenta del Gobierno en Palacio, 1881, artículo 100. Éste derogó a la Ordenanza de la Marina de Guerra de México de 1891.

¹¹⁷⁵ Estas ordenanzas derogaron a las anteriores de 1891.

y caudales que le sean arrebatados al enemigo o que éste haya abandonado.¹¹⁷⁶

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.¹¹⁷⁷

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 del corso anteriores relativas 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.¹¹⁷⁸ Este ordenamiento tuvo que ser reformado tiempo después debido a las últimas modificaciones constitucionales en materia judicial.¹¹⁷⁹ Dicho ordenamiento estableció que correspondía a los tribunales federales conocer las controversias relativas al derecho marítimo, en donde se comprenden los juicios de presas.¹¹⁸⁰ Los jueces de distrito conocían en primera instancia las controversias mencionadas, incluidas las referentes al

¹¹⁷⁶ *Ordenanzas del Ejército y Armada de la República Mexicana*, 15 de junio de 1897. Artículo 1259.

¹¹⁷⁷ *Ibidem*, artículo 1260.

¹¹⁷⁸ Fix-Zamudio, Héctor y Cossío Díaz, José Ramón, *El Poder Judicial en el ordenamiento mexicano*, México, Fondo de Cultura Económica, 1996, p. 117.

¹¹⁷⁹ Soberanes Fernández, José Luis, *El Poder Judicial Federal en el siglo XIX. (Notas para su estudio)*, cit., p. 114.

¹¹⁸⁰ *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.

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.¹¹⁸¹

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*.¹¹⁸²

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 de 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.¹¹⁸³ Esas disposiciones se repetirían en la de la armada, misma que veremos a continuación.

Dicha Ordenanza, de acuerdo con su artículo transitorio único, debía entrar en vigor el 1.º de febrero del año siguiente.¹¹⁸⁴ 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, aplicables a los corsarios mexicanos. Esto sucedió pese a que México ya se había adherido a la Declaración de París.

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.

¹¹⁸¹ Ley Orgánica, artículos 48, 59 y 60.

¹¹⁸² *Código de Procedimientos...*, cit., artículos 690, fracc. XIV, 724 y 725.

¹¹⁸³ *Ordenanza general del ejército*, 11 de diciembre de 1911, México, Secretaría de Guerra y Marina-Talleres del Departamento de Estado Mayor, 1911, artículos 20., 1327 y 1328.

¹¹⁸⁴ *Ordenanza general de la armada*, 12 de diciembre de 1911, México, Ateneo, 1990. BN, 359.133 0972 MEX.o. 1990. En lo sucesivo O. A. 1911

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.¹¹⁸⁵ Es importante resaltar que no se hace remisión alguna a la ordenanza de corso de 1801, sino que se les remite a las instrucciones especiales que el gobierno les entregaría en su momento. Sin que esto quiera decir necesariamente que la ordenanza de corso ya no estaba vigente a esas fechas, si 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.¹¹⁸⁶

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.¹¹⁸⁷ 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 Marina¹¹⁸⁸ y al juzgado de presas.¹¹⁸⁹

El apresador debía informar a la Secretaría y al juzgado de presas todos los detalles relativos al apresamiento, incluidos 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.¹¹⁹⁰

¹¹⁸⁵ O. A. 1911, artículo 1781.

¹¹⁸⁶ *Ibidem*, artículo 1772.

¹¹⁸⁷ *Ibidem*, artículo 1758.

¹¹⁸⁸ En lo sucesivo “Secretaría”.

¹¹⁸⁹ O. A. 1911, artículo 1759.

¹¹⁹⁰ 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.

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 detenidos a bordo y su propiedad personal debía ser respetada y 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 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 atentar 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.¹¹⁹¹

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”.¹¹⁹²

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.

c) Las diligencias practicadas por sí, o de acuerdo con el comandante que hizo la presa para lograrla.

d) Las órdenes que haya dado con tal fin, véase el artículo 1762 de la O. A. 1911.

¹¹⁹¹ O. A., artículos 1770, 1783, 1784 y 1785.

¹¹⁹² Aquellos que permanentemente se deben considerar contrabando en caso de guerra, *ibidem*, artículo 1823.

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.

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 podían 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, así como los títulos representativos de moneda.¹¹⁹³

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, así como 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 secos y sus piezas separadas.
7. Material de los ferrocarriles, telegrafía y teléfono.
8. Aerostatos 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 (veterinaria).
13. Arneses 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

¹¹⁹³ *Ibidem*, artículo 1826.

de México notificara a los gobiernos extranjeros antes de la declaración de guerra.¹¹⁹⁴

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 ordenanza. 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.¹¹⁹⁵

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 cuando no transportara contrabando de guerra.¹¹⁹⁶

En caso de efectuarse el apresamiento, los documentos debían de mantenerse cerrados y sellados para entregarse después al tribunal de presas. Si los buques mexicanos 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.¹¹⁹⁷

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.¹¹⁹⁸ 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 buena. 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.¹¹⁹⁹

¹¹⁹⁴ *Ibidem*, artículo 1824.

¹¹⁹⁵ *Ibidem*, artículos 1765 y 1769.

¹¹⁹⁶ *Ibidem*, artículo 1767.

¹¹⁹⁷ *Ibidem*, artículo 1774.

¹¹⁹⁸ *Ibidem*, artículos 1768 y 1769.

¹¹⁹⁹ *Ibidem*, artículo 1771.

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 podía 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.¹²⁰⁰

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.

El comandante y la tripulación de buque de la armada que se encontrare a distancia de 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.¹²⁰¹

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

¹²⁰⁰ *Ibidem*, artículos 1775 y 1776.

¹²⁰¹ 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. Véase los artículos 1777, 1778, 1779 y 1780 de la O. A. 1911.

XII. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS DE 1917. DISCUSIÓN DE LOS ARTÍCULOS 89, FRACCIÓN IX, 73, FRACCIÓN XIII, Y 117, FRACCIÓN II

México, como se mencionó, adherido ya 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 aun 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.¹²⁰²

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.¹²⁰³

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 malas o buenas las presas de mar y tierra, así como expedir las relativas al derecho 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 15 de enero de 1917, la que quedaría como fracción XIII, se presentó como

¹²⁰² Véase el *Diario de los Debates del Congreso Constituyente*, México, publicado bajo la dirección de Fernando Romero García, Imprenta de la Cámara de Diputados, 1922, ed. facsimilar, México, Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal, 1992, t. II, pp. 444 y 463; véase Palavicini, Félix F., *Historia de la Constitución de 1917*, ed. facsimilar, México, Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal, 1992, t. II, pp. 399-409.

¹²⁰³ *Diario de los Debates...*, cit., t. II, pp. 678 y 694.

XII, sin que diputado alguno hiciera uso de la palabra. Así, se aprobó ese mismo día por 169 votos.¹²⁰⁴

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 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.¹²⁰⁵

No fue sino hasta 1966 que por decreto del 11 de octubre de ese año publicado en el *Diario Oficial de la Federación* del día 21 que 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 París¹²⁰⁶ y se dejó fuera del derecho mexicano la posibilidad de llevar adelante esta guerra lenta, y continuada, que destruye el comercio enemigo y puede ocasionar grandes perjuicios.¹²⁰⁷

¹²⁰⁴ *Ibidem*, pp. 312 y 322.

¹²⁰⁵ *Ibidem*, pp. 501, 562 y 595.

¹²⁰⁶ Véase Sobarzo Loaiza, Alejandro, *Régimen jurídico del alta mar*, México, Porrúa, 1970, 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...”, *cit.*, p. 485.

¹²⁰⁷ Así se refiere a las acciones corsarias Olmeda y León, Joseph de, *Elementos del derecho público de la paz y de la guerra, ilustrados con noticias históricas, leyes, y doctrinas de el derecho español*, Madrid, Oficina de la Viuda de Manuel Fernández, 1771, t. II, p. 82.