

JESUS, MARIA, Y JOSEPH. <sup>XVIII</sup>  
1398(14)

DEMOSTRACION LEGAL

DE QUE SE APRESÓ INJUSTAMENTE

EL BERGANTIN SUECO,

LLAMADO

LA LIBERTAD

MAS DULCE QUE EL ORO.

Y CONVENCIMIENTO

DE QUE EL ARMADOR DEL CORSARIO APRESADOR  
debe reintegrar á los *Napolitanos* dueños de la carga  
que conducia, todo su valor, y al *Capitan Sueco Juan*  
*Sundahl* en todo acontecimiento los fletes, estariás,  
daños, y perjuicios,

SIN EMBARGO

*De la Sentencia de Vista del Supremo Consejo de la Guerra,  
cuya correccion, y enmienda se solicita.*



MADRID MDCCLXXXIV.

MADRID

COMUNIDAD

LIBERTAD

MADRID



MADRID



I

A natural repugnancia á la sujecion, que aunque sin pleno conocimiento de sus efectos tuvieron al principio los hombres, les hizo que consintieran la que fuera únicamente indispensable á que por medio de la reunion de fuerzas encontrasen la debida resistencia los que apartados del impulso de la razon, quisieron proporcionar sus estragos. Está fué la causa, y principio de las Sociedades mayores, que han procurado siempre conservar su independencia de otras, hasta que á la pertinacia de iguales necesidades fué preciso consentir otras uniones, que la dan el estado que hoy nos presenta el gran mapa de la Europa, á que nos debemos ligar únicamente, y en que encontramos, que en las sumas potestades constituidas por cabeza de cada una de las Repúblicas de diversas clases de que se compone, se conservan los vestigios de aquella libertad natural con la felicidad de la independencia, y sin la desgracia de falta de fuerzas para la resistencia, y castigo de irregulares procedimientos. Prefieren las Naciones su independencia á las utilidades que proporcionan los haberes, y riquezas; y por eso teniendo presente el Capitan Sueco Juan Sundahl que es la libertad mas dulce que el oro, y que sin otro ligamen que el que le tenian impuesto las leyes de su Soberano, la ha disfrutado, y debido conservar en los mares, no puede dexar de hacer el último esfuerzo, reclamando en justicia la posesion, que hasta de aquí le ha privado la violencia, sucediendo lo mismo á los súbditos del Rey de las dos Sicilias, que se hallan igualmente desposeidos de los efectos de su comercio.

2 La confusion de los hechos, suposicion de establecimientos, y equivocada aplicacion de los elementales principios del Derecho de Gentes, que han dispensado al Corsario el logro de sus ideas, nos ponen en la precision de buscar por un método sencillo, natural, y de puro convencimiento la claridad en los hechos, y genuina aplicacion de reglas, que han de producir forzosamente el de la justicia, de que estamos completamente satisfechos; y para ello se considera indispensable una ligera noticia del hecho. Este consiste en que habiendo salido de Suecia el Capitan Juan Sundahl con su Bergantin la *Libertad mas dulce que el oro*, llevando consigo el juramento de la propiedad del buque, y pertenencia á los Suecos Jorge Matias, Jacobo Nicolas Doner, y el mismo Juan Sundahl (1), el pasaporte latino (2), la carta franquicia (3), y el rol de equipage, con expresion de todos los individuos de la tripulacion, y obligaciones recíprocas de estos, y el Capitan con arreglo á las Ordenanzas de Suecia, que en el mismo se citan (4): el pergamino que contiene la pintura de la mitad de Stockolmo, de que tienen su complemento los Mahometanos, y con la carta de señas tan reservada, que ni aun los mismos Capitanes pueden abrirla hasta ocupar cierta altura: arribó á Dublin en la Irlanda, donde en el dia 21 de Febrero de 80 trató de fletamento con Evencer Federico, Daniel Geale, Alexandro Jaffrey, é

Isa-

(1) Mem. n. 76.

Pieza cor. Mem. n. 78.

(2) Pieza de Carta...

Isabel Patric y Compañía, que otorgaron la correspondiente Carta-Partida para cierto número de cueros, y galápagos de plomo, consignando la embarcacion á Cayetano Volpicelly, súbdito del Rey de las dos Sicilias, y pactando la prelación a cualesquiera otros cargadores en la mayor cabida del buque (5): proporcionaron los fletadores la carga; y por no ser bastante para llenar todo el buque, admitió Sundahl de otros la necesaria: se formaron diez y seis Conocimientos en la forma ordinaria: se hizo un manifiesto de los que estos comprendian con sus maricas, personas á quien se dirigian, y certificacion del Ministro de Nápoles al lado del Rey Británico (6); y posteriormente se formaron otros tres, que no estan incluidos en el manifiesto. Con estos documentos emprendió Sundahl su viage para Nápoles, con la satisfaccion que le podia inspirar la neutralidad de su bandera, la conduccion de quantos documentos son necesarios, y su arreglado proceder neutral, hasta que en el dia 30 de Abril, llevando pasada como la mitad del Estrecho, se le presentó frente de la Isla de Tarifa, y á mas de dos leguas de distancia de esta, y mas de seis de Gibraltar, el Corsario Español, á cuya primera llamada obedeció prontamente; y conducido á Ceuta, sin saber con qué motivo, hallándose en parte inmune, y en que la propia naturaleza ha resistido la ocupacion, se le recibió declaracion, en que se le dijo, que los cargadores eran vecinos de Dublin: que se dirigia á Nápoles; y que ignoraba la pertenencia de la carga, que resultaria de los Conocimientos: en seguida se fueron á cerrar las escotillas, quedaron en poder del Ministro todos los papeles, y sin llegar el caso de entregársele los autos al Capitan, sin embargo de sus instancias, se pronunció sentencia en el dia 8 de Junio, declarando bien apresada la carga, libre el buque, aunque sin fletes, y condenado el Capitan en las costas.

3 Este es en substancia el suceso que ocasiona el exámen del verdadero espíritu de la Ordenanza de Corso, las inmunidades que se deben á los neutrales, y en una palabra, si procede, ó no declararse la libertad del Bergantin, y la carga, como asimismo el pago de fletes, estarias, y perjuicios, con las costas que por la detencion se han causado; que es á lo que se reduce la pretension del Sueco, y Napolitanos. Para este convencimiento exigia el buen método la distincion de tres puntos: pero considerando que observada exáctamente la neutralidad, han de ser todos precisa sequela de este principio, y que su convencimiento consiste solo en desvanecer los defectos, que á monon y sin discernimiento se han objetado, siendo algunos comunes al buque, y carga, y otros particulares, que podrian ocasionar la pérdida de uno sin otro, nos parece mas propio, y sencillo modo de manifestar la verdad poner presentes á la justificacion del Consejo los efectos de la neutralidad, y acreditar no proceden, como infundadas, y voluntarias las objeciones opuestas, sin hacer formal division de puntos tan esencialmente conexos, que se convencen por unos mismos principios, y merecen reducirse á uno solo.

(5) Mem. n. 145.

(6) Mem. nn. 55. y 56.

*Demostracion de la libertad del Bergantin Sueco Libertas, y su carga, con el pago de fletes, estarias, perjuicios, y costas.*

1 La notoriedad de la independencia, que conservan entre si los Príncipes Soberanos constituidos en el estado natural, sin reconocer superiores en la tierra, sin otra conexion que la que produce la sociedad máxima, ni otras leyes que las naturales, cuya rectitud está clamando en el interior de todos, nos excusa la molestia de repetir los principios; y el actual estado de guerra nos precisa recordar los de la neutralidad, aunque no menos sabidos: siendo constante por ellos, que no solo se permite á los Príncipes Soberanos demostrar su indiferencia quando dos tienen sus derechos en el atroz litigio de las armas, en que el acaso, y la fuerza dan el último complemento, ó son por lo ménos los executores de la rectitud de sus acciones; sino es tambien que considerando lo conveniente á el Estado de sus Potencias, tienen obligacion precisa de abstenerse de la guerra (7), aun quando la consideren justa por una parte, cuyo dictámen deben siempre tener reservado solo para que influya en la deliberacion de su acquiescencia. Por la neutralidad no se privan, antes bien permanecen obligados á prestar á cada una de las Potencias beligerantes todos aquellos oficios que por el Derecho de Gentes son debidos, teniendo siempre presente, que no deben dar auxilio directa, ni indirectamente, ni aumentar, ni disminuir las fuerzas; y en recompensa de esta inaccion permanecen obligadas las Potencias beligerantes á no hacer experimentar á las neutrales efectos algunos de la guerra (8); de modo, que en quanto á estas se hallan las neutrales, ó medias en el mismo estado que antes. Permanece su soberania, y no deben, ni pueden admitir leyes de otra persona alguna, pues que por su naturaleza se extienden estas únicamente al territorio, y personas que se hallan baxo la jurisdiccion del Príncipe que las promulga (9). A este mismo principio es consiguiente que no se puedan exercer actos algunos de hostilidad, ni dentro del territorio, ni baxo la jurisdiccion del cañon de las Potencias neutrales, porque pudiendo en ellas permanecer libremente con sus efectos cualesquiera de las beligerantes por hallarse en estado de paz, tienen precisa obligacion las neutrales de conservar las inmunidades, sin que directa, ni indirectamente sufran la menor extorsion donde puede impedirse por estas. En la mar, cuya naturaleza, y extension resiste la ocupacion, se hallan todas las embarcaciones con la misma independencia que si estuvieran en sus propios territorios, siendo símbolo de aquella la bandera, y patente, que para todo sitio comun, y no ocupado se puede conceder por quien se halla en el estado natural,

(7) Christiano Wolfio, cap. 6. de *jure belli*, §. 674.  
 (8) Wolfio ubi sup. §. 678. & seqq. Grotius de *jure belli*, & *pacis*, lib. 3. cap. 17. per tot. & *præcipue* §. 3.  
 (9) Grot. de *jur. belli*, & *pacis*. Puffendorff. de *Jur. nat.* & *gent.* y todos los Publicistas con

la ley 12. tit. 1. Part. 1. *ibi*: Emperador, ó Rey puede hacer leyes sobre las gentes de su Señorío, é otro ninguno non ha poder de las facer en lo temporal, é las que de otra manera fueren fechas, non han nombre ni fuerza de leyes, nin deben valer en ningun tiempo.

ral, en que brillaba la comunión primera, que solo resiste el uso de una persona mientras dura en las cosas el de otra, que se anticipó con igual derecho; y esta es la causa por que los buques de enemigos bagual del cañon de Potencias neutrales se confiesan libres de hostilidad (10); y no se niega que deban tener igual derecho los efectos que en ellos se incluyan, quando solo se mandaron detener hasta ver lo que practicaban los Tribunales Ingleses.

2 Los tratados de neutralidad, ó bien se verifican por utilidad de alguna de las Potencias beligerantes, á quien importa que la neutral no reuna sus fuerzas á su contraria, ó por el beneficio de la neutral para exercitar libremente su comercio, para que se debiliten aquellas mientras la neutral conserva sus fuerzas, ó para otros fines particulares. En el primer caso tiene interes la guerrera, y en el segundo la neutral en buscar todos los medios de la seguridad de la alianza (11). No es de nuestra insopeccion fixarnos en uno, ni en otro; y solo si hacer presente, que á impulsos de nuestra España, si se han de crear los monumentos públicos, se dió fomento al proyecto de la neutralidad armada (12), ó que usando de su derecho la Suecia, se armó en compañía de la Rusia, y Dinamarca para sostener los derechos de la neutralidad entre los que no puede negarse la inmunidad de los efectos que se hallen baxo de su bandera, aunque enemigos, y mucho menos si se recuerdan los capítulos que se propusieron por la Emperatriz de todos los Rusos, y se aceptaron por la justificación del nuestro Monarca, mandando posteriormente, que se entendiese lo mismo para con la Suecia (13). Y aunque quizá para negar la libertad de qualquier carga que se encontrase baxo de la bandera Sueca, no faltará cavilacion que se extienda á que la expresada deliberacion de S. M. no se verificó hasta el Agosto de 80, quando ya en el Marzo se habia publicado la Real declaracion de la Ordenanza, y tenían los Corsarios derecho anteriormente adquirido para apresar justamente los efectos Ingleses á bordo de los buques neutrales, no podrá servir á vista de la penetracion del Consejo, á quien no puede ocultarse que la inmunidad procede de Derecho de Gentes: que no se limitó por la Real Ordenanza, en que solo se manda la detencion (14): que no pudo perjudicar á los neutrales la declaracion de 13 de Marzo, pues que fué es- ta la que inmediatamente reclamaron; y por último tendrá el Consejo presente, que la declaracion hecha para los Rusos, y ampliada á los Suecos, y Dinamarqueses, que se han armado para que se respeten sus derechos, no fué nueva concesion, sino es declaracion del que tenían como neutrales respetables, y por lo mismo no ha habido tiempo en que no hayan podido conducir inunemente á sus bordos qualesquiera pertenencias Inglesas.

3 Baxo de este concepto no parece habia necesidad de tratar de si la carga que conducia el Bergantin Sueco Libertas resulta, ó no plena-

(10) Cap. 21. de la Real Ordenanza de Corso de primero de Julio de 79.

(11) Wolfio dict. cap. 6. de Jur. belli, §. 677.

(12) Mercurio Histórico, y Político del mes

de Enero de 1782, pag. 8. lin. 8.

(13) Real Orden de 13 de Agosto de 1782.

(14) Real Ordenanza art. 14.

3  
mente pertenecer á Italianos; y constando que el buque traia consigo todos los papeles para navegar libremente, teníamos convencido quanto fuese conducente para la libertad de uno, y otro; pero como á la sencillez, y claridad de los hechos se ha subrogado por el Corsario la confusion, y el desórden, y á la notoriedad de los principios que gobiernan en la materia, la suposicion de otros, que solo ha dictado la imaginacion demasiado eficaz de sus intereses, abrogándose la piedra mas preciosa de la Real diadema, que es la facultad legislativa; será indispensable desvanecer los defectos que se han objetado guardando el órden que sea posible, para evitar la confusion, y mezcla que ha tenido por importante el Corsario.

### PRIMER DEFECTO QUE SE OBJETA, de géneros de contrabando.

4 El primero de dichos defectos comprehensivo de buque, y carga, consiste en que el Bergantin conducia contrabando de guerra, como lo son el plomo, y suela. No cabe duda en que se deben abstener los neutrales de llevar á los Ingleses pertrechos de guerra, con que podrian hacerse mas fuertes; pero tampoco se encuentra en que pueda fundarse la ofensa que se haga á la España, si de poder de los Ingleses se sacan, disminuyendo sus fuerzas, los mencionados efectos, conduciéndose á neutrales. Para que se verifique la prohibicion, es circunstancia precisa, que los efectos de que se hace mencion en la Real Ordenanza (y entre los que no se halla la suela) se dirijan, y lleven para servicio de los enemigos; y aun en este caso no dispone la Real Ordenanza, sino es la pérdida de la carga (15). El Capitan Sueco Juan Sundahl sacó la carga de Puertos Ingleses, y la llevaba á neutrales, segun lo convencen todos los papeles encontrados á bordo; y por lo mismo estaba muy léjos de aumentar las fuerzas á los Ingleses, contraviniendo á la prohibicion que su neutralidad lleva consigo; pero como se habia de pasar por el Estrecho, y podria quizá verificarse, que con destino supuesto se introduxesen en la Plaza de Gibraltar la suela, y plomo, contempla el Corsario bastante esta posibilidad soñada para que se tenga por verdad constante, y ocasiona la pérdida del buque, y carga, así como inconsideradamente la tuvo él por suficiente para la injusta detencion del buque, que debió haber dexado navegar libremente. Para darla algunos visos, recurre á que basta llevar efectos de contrabando de guerra al pasar por el Estrecho, como den vehementes sospechas los Capitanes de que intentan introducirse en la Plaza; pero no podrá dexar de confesar imposible la aplicacion de esta regla, y que sin haberla hecho jamas, quedó sorprendido, consiguiendo por ella quanto hubiera podido producirle la verdad mas acrisolada, y aplicacion mas exácta. En la primera instancia ni se acordó de oponer semejante defec-

(15) Art. 15. de la Real Orden, ibi: Serán siempre de buena presa todos los géneros de contrabando que se transportaren para servicio de ene-

migos en qualquiera embarcacion que se encuentren, &c.



declaracion de 13 de Marzo de 80, si se repara que en el dia 10 de Febrero no solo estaba en Dublin, sino es que habia ya otorgado con los Fletadores la Carta-Partida (25); y por lo mismo no le pudo alcanzar en Suecia el aviso que por el mismo Ministro que tiene en esta Corte se comunicase á Estocolmo, donde no podia llegar lo mas pronto hasta el 16 de Abril; y que siendo preciso que siguiera la noticia por medio del Cónsul general, que en Londres tiene la Suecia, y de este á los Cónsules particulares de la Provincia de Irlanda, y sus Puertos, es preciso confesar que no podria tener esta noticia en Dublin en el mismo dia 16 de Abril, en que ni aun pudo salir de Suecia el aviso; en que ya el Capitan se habia hecho á la vela para Nápoles, pues que fué apresado en el Estrecho en el dia 30; lo que sobre ser tan notorio, que avergüenza emplear en ilaciones el discurso, á mayor abundamiento resulta de la certificacion del Director de Correos, que en la Revista con Decreto del Consejo se ha colocado en los autos (26), y con mayor claridad aparece de la Real Orden comunicada al Consejo en 15 de Enero de 83 á solicitud del Apoderado del Capitan Sueco, donde se dice, que en el dia 22 de Marzo de 80 se pasó al Ministro de Suecia en esta Corte, y se dirigió al de S. M. en Estocolmo un exemplar de la Ordenanza adicional, que por un acaso extraordinario no se recibió por este hasta el dia 6 de Junio, sin embargo de que por el curso regular de los Correos en 25 dias se reciben los pliegos de la una Corte para la otra (27). Con esta noticia fixa de la Secretaria de Estado, se evidencia que no pudo haber en Suecia noticia de la expresada Ordenanza hasta el dia 16 de Abril, contando solo los 25 dias desde 22 de Marzo en que se dirigió, que efectivamente no la hubo hasta el 6 de Junio, y que hallándose el Capitan fuera de Suecia en el dia 10 de Febrero, en que contrató en Dublin, en el 13 de Abril hecho á la vela para Nápoles, y en el 30 apresado en el Estrecho, era imposible que en este dia se gobernara por una Ordenanza, que no pudo llegar á su noticia, y ni para él tenia mas eficacia que si no se hubiera publicado.

9 Tan notoria es esta verdad, que en la misma Real Ordenanza se previene, que para que puedan ser obligatorios los edictos penales, es preciso que pase el tiempo necesario para que tengan noticia de ellos los que se dice que contravienen (28); y se dispone lo mismo en las Reales Ordenes, é Instrucciones, que por la Via de Hacienda se publicaron para la prohibicion de entrada, y consumo de los efectos de la Gran Bretaña, en las que no solo se señala término para la introduccion, sino es que tambien se concedió el de seis meses para la venta, y hasta pasados no podian declararse los géneros de comiso (29). Pues si esta es una práctica general, en cu-

(25) Autos fol. 162. Pieza corriente. Mem. n. 143. Se otorgó en 10 de Febrero de 1780. y á los nn. 37. y 46. consta que los dias 9. y 10. de Marzo firmó en Dublin Conocimientos.

(26) Mem. fol. 30. b. n. 156. Que recurrieron al Ministro de Suecia, que les dixo necesitaban 28. dias en el Estío, y 30 ó 31 en el Invierno.

(27) Mem. n. 160.

(28) Cap. 11. de la Real Ordenanza, *ibi*: Toda embarcacion que navegare con bandera, ó paten-

efectos que conducen á su bordo, aunque pertenezcan á vasallos míos, en caso de haberlos embarcado despues de la expedicion del Decreto de 21 de Junio de este año, cortando toda comunicacion, y trato con los del Rey Británico, y de pasado el tiempo suficiente para poder tener noticia de él.

(29) Real Orden expedida en Aranjuez en 24 de Junio de 1779, y la Instrucción publicada á su consecuencia en 30 del mismo, *ibi*: Mando no se admitan en las Aduanas de estos dominios pasados estos seis meses.

ya certeza, ni de la del derecho en que se funda puede haber la menor duda: si así está mandado en España para con los vasallos de nuestro Augusto Monarca, á quienes se pueden imponer leyes á su arbitrio, siempre justificado: ¿se podrá negar á los Neutrales sin ofensa del Derecho de Gentes, y de la alianza particular exáctamente observada entre la España, con la Italia, y la Suecia? Si los Soberanos de estas Potencias ni aun tenían noticia alguna quando Sundahl se hizo á la vela: ¿podrán haber prevenido á sus vasallos la puntual observancia, ni imputarles á estos la menor contravencion para satisfaccion de la España? Pues si basta la razon natural, que inspira siempre lo recto: ¿por dónde se ha gobernado el Corsario, ó sus Apoderados para suscitar en el Consejo tan extravagante especie, que ni ocurrió en primera instancia, y que sobre fundarse en hechos falsos, tropieza tambien en un absoluto trastorno de los principios de Derecho?

10 Supongamos por un instante, que hubiera Sundahl tenido noticia de la Real declaracion de la Ordenanza: cotéjense las disposiciones de esta con lo que resulta de autos haber sucedido en el Estrecho, y se verá con la mayor evidencia, que por ser conforme al rumbo que regularmente lleva todo Navegante, la observó tan exáctamente como si la tuviera en la mano. En ella se dispone, que no se impida su navegacion, y destino á las embarcaciones que pasen por el Estrecho, siempre que naveguen con intermediacion á la costa de Africa, y retiradas de la de Europa, y no se hiciesen sospechosas por su fuga, variacion de rumbo, resistencia, ó señal de correspondencia con la Plaza de Gibraltar (30); y que qualesquiera de estos motivos de sospecha junto con el de encontrarse en la embarcacion géneros de los que expresa el capítulo 15 de la Real Ordenanza, la dan suficiente para que se presuma que se dirige á Gibraltar, y para declararse la embarcacion de buena presa con la carga, y pertrechos; de Juan Sundahl ni se ha dicho, ni podido decirse en todos los autos que hizo fuga, resistencia, variacion de rumbo, ni señal alguna de correspondencia con la Plaza, de donde distaba mas de seis leguas, quando se verificó el apresamiento, y solo se objeta, que pues confiesa en su declaracion (que es lo único que de esta especie hay en autos) que se le detuvo á medio del Estrecho, como dos leguas de distancia de la Isla de Tarifa, no iba inmediato á la costa de Africa; y que conduciendo, como conducia suela, y plomo, aunque sacado de poder de enemigos para Neutrales, contravino, y está comprehendido en el capítulo 5 de la Real declaracion de la Ordenanza. Este es el cargo; y en su satisfaccion debe tenerse presente, que no se prohibe, ni podia prohibirse que fuesen las embarcaciones por medio del Estrecho (donde dixo el Capitan haber sido apresado) así porque el Imperio en la mar solo se extiende hasta donde puede defenderse con el tiro del cañon, que no llega al medio, como porque al tiempo de formar la Ordenanza sabian S. M. y sus sabios Ministros, que no se pueden llevar las embarcaciones como una caballería por la cabezada donde son tan rápidas, y contrarias las corrientes, como aborto de dos distintos mares, que se unen por el Estre-

(30) Cap. 1. de la Real declaracion de 13 de Marzo de 1780.

trecho, y donde son tantos los escollos como sabe toda la Europa.

11 El objeto de la prohibicion es solamente que no vayan las embarcaciones Neutrales tan arrimadas á la costa de España, que puedan fácilmente meterse baxo el cañon de la Plaza, ó den sospecha de tomar rumbo hácia ella; y para darlo á entender reune la Real Ordenanza los dos extremos de inmediacion á la costa de Africa, y retiro de la de Europa (31); cuya repeticion fuera superflua si no fuese este su verdadero sentido: porque es demasiado claro, que si van inmediatas á la costa de Africa, han de estar precisamente retiradas de la de Europa. En segundo lugar debe advertirse, que yendo Sundahl por el medio del Estrecho, no se puede decir con verdad que no iba retirado de la costa de Europa, si quizá cerca de una legua: lo tercero, que la expresion de medio del Estrecho, que en su declaracion hizo Sundahl, recayó segun se ha alegado en los autos, y no se ha impugnado (32), sobre la dimension de longitud; pues con corta diferencia, estando entre Tarifa, y la Isla de Coni, se lleva ya pasado la mitad del Estrecho: lo quarto, que hallandose el Bergantin en frente, y á dos leguas de distancia de la Isla de Tarifa, estaba sin duda sobre la costa de Africa; pues que por aquella parte es tan angosto el Estrecho, que tiene poco mas de tres leguas de latitud, segun nos demuestran los Mapas; y baxo de este concepto iba tan inmediato á la costa de Africa, como que tocaba su linea. Y últimamente debe advertirse, que en el parage donde se hizo la presa, ni se puede tomar rumbo para Gibraltar, que distaba mas de seis leguas, ni para otra parte alguna, por la disposicion del Estrecho; lo que se habria acreditado plenamente si en fuerza de la oposicion que hizo el Corsario, no se hubiese negado el informe que pidió el Capitan hiciera el Ingeniero D. Juan Lopez (33); y de todo se infiere, que ni Sundahl tuvo obligacion de observar la Real declaracion que ni sabia ni pudo saber en el dia 30 de 80, ni quando le hubiese obligado dexó de observarla, pues que ni se arrimó á la costa de España, ni dió motivo á sospecha de querer entrar en la Plaza de Gibraltar, que distaba mas de seis leguas; y por lo mismo se falsifica en el hecho, y caduca notoriamente en el derecho la infundada objeccion hecha de nuevo por los Apoderados de Comba, ni se debe contar en cosa alguna con el contexto de la Real Ordenanza adicional para la declaracion de esta presa.

12 El segundo defecto, que se objeta para que se declaren por perdidos buque, y carga, consiste en que siendo el Paquebot de construccion Inglesa, y no llevando el Capitan escritura auténtica, se supone Ingles todavia, y fingida la Patente, y por consiguiente bien apresada con sus pertrechos, y carga. La Real Ordenanza no declara por perdida la embarcacion, ni su carga por este motivo, y solo autoriza la de-

(31) Cap. 5. *ibi*: Con inmediacion á la costa de Africa, y retiradas de la de Europa por todo su tránsito.

(32) Mem. n. 155. Que en todos los pedimentos se habia expuesto, y en ninguno del Corsario se contradecia. Mem. n. 158. Evacuando el

traslado, tampoco contradice esta verdad, de que no se trató en primera instancia, porque no ocurrió tal defecto.

(33) Mem. n. 155. fol. 29. b. al fin, y n. 158. fol. 32. b. al principio.

detencion (34), que quiere decir, que por ella, aunque despues aparezca la pertenencia á Neutrales, ni se pueden pedir ertarias, ni perjuicios al apresador; pero sin embargo, suponiendo que no verificándose la pertenencia á Neutrales, se deberia tener la Patente por fingida, y que en este caso se dispone por otro capítulo de la Ordenanza (35), que se pierda la carga que se halle en buques enemigos, si se hubiese embarcado despues del dia 21 de Junio de 79, nos hacemos este cargo con el mayor rigor que pueda imaginarse, y permitimos que la falta de escritura sea defecto que verificado produzca la absoluta pérdida de todo; pero nos hallamos tan léjos de este supuesto, que examinado el asunto, como corresponde, se encontrará que el objetarle fué puro pretexto para ver si retrocedia el Capitan de la apelacion interpuesta en quanto á fletes, y costas. No es uno solo el documento que hay en autos que acredite la propiedad Sueca del Bergantin *Libertas*: reconózcanse con cuidado, y se hallarán hasta quatro, que todos juntos, y cada uno de por sí ni aun dexan lugar á la duda. El juramento de los propietarios, en que se expresa, que ningun extranjero de aquella Corona tenia en el Bergantin parte directa, ni indirectamente (36): El Pasaporte Latino, y el de los Turcos, que ni se concede, ni puede concederse sino es á las embarcaciones del todo Suecas sin faltar á los tratados que con aquellos tiene la Suecia (37): El Rol de equipage, en que á mas de expresarse la propiedad Sueca, se da noticia de cada uno de los de la tripulacion con la aseveracion de que todos son Suecos, y de que se examinaron, y hallaron sin impedimento en el Real Colegio, sujetándolos á las ordenanzas, leyes, y establecimientos de aquella Corona (38); y la Carta-Franquicia, en que despues de referir la propiedad, se dice, que el Bergantin *Libertas* de construccion inglesa se varó, y construyó de nuevo en Wisbi, Ciudad, y Puerto de Suecia, de roble sobre cravel, concediéndole por ello las franquezas, y preeminencias que se conceden únicamente á las embarcaciones Suecas (39); y en realidad que á la vista de tantos documentos auténticos no se alcanza con qué espíritu se dice que no hay alguno que asegure la propiedad, y pertenencia á los Suecos, destruyendo la sencilla sospecha, que sin ellos induciria la construccion.

13 No es impugnacion la que se haga de que todos estos instrumentos

(34) Cap. 12. de la Real Ordenanza. *ibi*: Toda embarcacion de fábrica enemiga, ó que hubiese pertenecido á enemigos, será detenida, si el Capitan, ó Maestre no manifestare escritura auténtica, que asegure su propiedad.

(35) Cap. 11. de la Real Ordenanza.

(36) Mem. n. 76. *ibi*: Como vasallos de Suecia, asegurando que les pertenecia dicho Navio enteramente, y que ningun extranjero tenia parte en él, y protestando que no lo cederian á otro, &c.

(37) Mem. n. 77. El Navio *Libertas* dulcior auro de porte cincuenta y tres lastres y medio, perteneciente á la Ciudad de Wisbi, y á súbditos de su Sacra Real Magestad Sueca, y los propietarios, y Capitan del dicho Navio han declara-

do con juramento solemne, que es suyo propio, sin que tenga en él la menor parte ninpua extranjero, ni súbdito de otro Rey, &c.

(38) Mem. 82. per tot.

(39) Mem. n. 78. Hacemos saber, que Jorge Matas, &c. nos han declarado, que el Navio *Libertas* de cincuenta y tres lastres y medio está construido en Inglaterra, y despues de haber varado, se ha construido de nuevo en Wisbi de roble sobre cravel, y solicitan la Carta-Franquicia; y respecto de que dichos dueños baxo la fidelidad con que están obligados á S. M. y el juramento que han prestado, hacen ver les pertenece á ellos solos en propiedad, y que ningun extranjero tiene parte en él, se les concede en virtud del presente Diploma, &c.

tos son referentes al juramento, que es un dicho de la parte, que no puede ser tal, y Juez al mismo tiempo de la causa: lo primero, porque el juramento por sí solo es en Suecia prueba bastante para que se tenga por verdad infalible la jurada, autorizándose con documentos, y sellos públicos, como los que quedan citados; y en orden á la solemnidad necesaria para que hagan entera fe los instrumentos, se deben atender solo las que se exigen en las Potencias, Provincias, ó Pueblos donde se forman, y de ningún modo las de aquellos donde se hace preciso usar de ellos en juicio (40): lo segundo, porque si aquel podía ser reparo quando se tratara de conceder, y otorgar los documentos, no lo es para que se impugnen en España despues de otorgados en Suecia; y solo podría dirigirse la impugnación á querer corregir, y enmendar las leyes, estilos, y práctica de aquella Corona, para lo que no hay facultades en otras Potencias; y lo tercero, que si conforme al Real Decreto de 21 de Octubre de 79 es bastante el juramento de los interesados en la carga para que esta se tenga por propia, no se alcanza como no ha de ser suficiente en España el que se hizo en Suecia, y se tiene por bastante para convencer la propiedad, y pertenencia Sueca de los buques á quienes en su virtud se han concedido las privativas franquezas reservadas para los Neutrales; y últimamente se advierte que el Bergantin *Libertas* se construyó todo de nuevo en Wisbi, cuya operación la transformó en otro distinto del construido en la Gran Bretaña (41); y por consiguiente no necesitaba de mas documento que su inspección, para acreditar la nueva construcción, y propiedad de los Suecos, en cuyo poder se encontró con legítimas Patentes: á que se agrega, que ni era ya la construcción Inglesa, ni consta esta qualidad en los autos por medio de reconocimiento de peritos, como era preciso (42), ni por los documentos, que solo refieren lo que ántes tenia, diciendo al mismo tiempo que se construyó de nuevo en Suecia; y debiendo probarse plenamente por el actor, como que es el fundamento de su intención, solo aparece por su simple dicho por todos derechos despreciable.

14. A vista, pues, de tan claros convencimientos ¿se podrá dudar de la propiedad del buque sin objetar la mayor infidencia á una Potencia tan observante de la neutralidad como la Sueca? Si los documentos se hubiesen concedido sin estar el Real Colegio asegurado de la pertenencia Sueca del buque ¿no defraudaría á su propia Nación, concediendo franquezas, tripulación, y pasaportes de particular alianza con los Mahometanos, á quien no le corresponde? Y si con positiva inteligencia de que la embarcación no era Sueca se hubiese todo concedido á un Ingles, de quien se supone ¿no sería la Potencia más pérfida, y defraudadora de la neutralidad, dando causa suficiente á procedimientos belicosos? No cabe duda; pues todo esto quiere decir la sencilla impugnación de aquellos documentos auténticos, y la pertinaz infundada insistencia de que la

(40) *Leg. Si lex municipi, Cod. de Emancipat. liber.* Anton. leg. 3. *Taur. n. 20. cum commun. DD.*

(41) *Leg. 20. Quomodo usufructus amittit leg. 208.*

§.8. *vers. Nec simili, ff. de Solut. & liberat.*

(42) Real Orden de 4 de Junio de 79, y la Instrucción á su consecuencia expedida en 30 del mismo Cap. 16. 18. 19. y 20.

7. *Libertad* no llevaba consigo documento que asegure su propiedad, y pertenencia á Neutrales. Es verdad, que no tenia la escritura de compra, que acreditase la translación del dominio; pero ni esta era necesaria sino es para conseguir en Suecia los demas documentos expresados, que convienen con evidencia la propiedad Sueca, ni la exige la Real Ordenanza, pues se contenta con cualesquiera documentos que la aseguren (43), ni por su defecto autoriza mas que la detención para hacer despues el correspondiente examen, y admitir las justificaciones que se tuviesen por convenientes; y si esto sucede quando la embarcación fuese verdaderamente de fábrica enemiga, ó quando constase que en algun tiempo habia pertenecido á enemigos, faltando uno, y otro en nuestro caso, y no buscando justificaciones de afuera, sino es manifestando, como manifestó el Capitan tantos documentos auténticos que aseguran la propiedad Sueca, no se podrá sin ofensa notoria de la Corona de Suecia dexar de darles entera fe, y crédito, como se los dió el Ministro de Ceuta.

### TERCER DEFECTO.

#### *Extemporanea presentacion de documentos, y falta de Patente.*

15. Ha llegado á tal extremo el deseo de confundir la verdad en esta causa, que se ha negado al Capitan Sueco que tuviera legítima Patente para la navegación (44); y confundido el Corsario con el Pasaporte Latino, en que se encarga á quantos lo vieren que nadie impida á la *Libertad* su viage (45), recurre á que solo sirve para Marruecos, Tunez, y Argel, restringiendo la generalidad de sus voces (46); y suponiendo que necesitaran los Suecos mas seguridades para con España, que para con los Mahometanos, sin reparar que si para con estos tenia el Bergantin legítima Patente, que no se puede conceder sino es por Príncipes Soberanos, no puede dexar de tenerla para con todas las demas Potencias, á quienes no reconoce subordinación, ni dependencia la Suecia; pero acabemos de confundir al Corsario, poniendo de manifesto lo que afecta ignorar, ó lo que ignora en efecto. El Rol de equipage, ó de revista de la tripulación, en que se expresan todos sus individuos Suecos, sus edades y Pueblos de su nacimiento: las obligaciones entre estos, y su Capitan recíprocamente: la propiedad del buque, su destino, su cabida; y quantas individualidades puedan apetecerse, firmado, y sellado por el Real Colegio de Comercio junto con la Carta-Franquicia, y medida á mayor abundamiento, son la única, y suficiente Patente para navegar los Suecos por todos los mares hasta que no pasen el Canal de Inglaterra, siendo por ellos respetados de todas las Potencias Christianas, y para de allí adelante necesitan el Pasaporte Turco, su traducción en latin, la

(43) Real Ordenanza, cap. 12. *Toda embarcación de fábrica enemiga, ó que hubiese pertenecido á enemigos, será detenida, si el Capitan no manifestare escritura auténtica, que asegure su propiedad.*

(44) Pieza corriente en los dos escritos del Corsario, donde puede verse.

(45) Mem. n. 77. in fine. *Recomendamos muy encarecidamente dicho Navío, á fin de que sin impedirle, ni molestarle le dexen seguir su viage con las mercaderías, marineros, y pasajeros que llevase.*

(46) Mem. dich. n. 77. Sea público, y notorio á todos, y cada uno de los que corresponden, ó pudiere corresponder.

Carta de señal, y la certificacion del juramentó de los Propietarios, á fin de libertarse de los Corsarios Marroquies, Argelinós, Tunesés, y Tripolitanos. Esta verdad, aunque notoria en la Europa, ha sido preciso acreditarla, y resulta de los autos en la compulsa puesta con citacion (47) de un informe, que en virtud de suplicatoria del Consejo dió en vista de dichos documentos el Real Colegio de Comercio de Suecia á instancia de Alfuard-Frisceck por iguales pretextos apresado por el mismo D. Juan Comba: pues si al Capitan Sundahl ni le falta el Rol de equipage, que es el Pasaporte, Patente, ó Letras de mar Suecas hasta el Canal, ni le falta el latino, que lo es para en adelante: ¿en qué se funda el Corsario sino en la idea de abultar y aparentar defectos para objetar el de falta de Patente?

16 No basta convencimiento alguno, por claro, y evidente que sea á favor de los Neutrales apresados para que desistan de sus empeños los Corsarios: todavía insiste Comba, diciendo que no habiéndose presentado aquellos documentos al tiempo del apresamiento, no pueden servir para juzgarse la presa con arreglo á la Real Ordenanza (48): verdad infalible, aunque mal entendida por el Corsario; pero es falsedad notoria contra lo que resulta de los autos, que Juan Sundahl dexase de entregar los papeles al tiempo que previene la Ordenanza. En esta se dispone, que luego que se resuelva detener una embarcacion, se recojan todos los papeles, y el Escribano del Corsario tome puntual razon de ellos (49): dé recibo de los substanciales al Capitan detenido; y le advierta no ocultar ninguno de quantos tuviese: en inteligencia de que solo los que entonces presente le serán admitidos para juzgar la presa: que los cierre, selle, y entregue al Ministro de Marina. De esta expresa disposicion nada se observó en nuestro caso; y si se niega, que se manifeste el folio de autos donde resulte tal diligencia; cuya omision, é informalidad era bastante para que no perjudicára á Sundahl, ni á los dueños de la carga la falta que se supone; porque donde pide la ley requerimiento, no se incurre en pena alguna quando no se ha verificado (50); y tambien porque anulan el acto, y no se pueden suplir ni aún por un equivalente las circunstancias que la ley exige *pro forma* (51), como sucede con dicha prevencion, que hecha convence con evidencia, que los papeles que despues se traigan á los autos por los Capitanes son fingidos, simulados, é inadmisibles; y por lo mismo quando nada se hubiese advertido, ni executado, se debe atender á si el tiempo de la presentacion, calidad, y aun la formacion de los documentos, que de nuevo se traen, dan, ó no motivos de sospecha; deben desestimarse en el primer caso, y ser el principal apoyo de la decision favorable en el segundo.

17 Al mismo tiempo se deben cerrar las escotillas de modo, que no se puedan abrir sin rompimiento del sello que se las ha de poner igualmente, y recogiendo las llaves (despues de tomar puntual razon), guardar-

(47) Mem. n. 156.  
 (48) Cap. 34.  
 (49) Cap. 25.  
 (50) Gomez lib. Variar. cap. 2. n. 6. § 7. & in. leg. 2. Taur. n. 22. Venz. cons. 3. n. 18. Barbos.

& dissert. 37. n. 8.  
 (51) Anton. Gom. in leg. 3. Tauri, n. 39. Lex Cum bi. §. Si Prætor aditus. ff. de Transact. Riccius p. 7. collect. 2947. vers. Sed factum. Solorz. de Jure Indiarum, tom. 2. lib. 2. cap. 7. Salgad.

darse lo que en la embarcacion se contenga (52). Baxo de estos antecedentes se dispone justísimamente en otro capitulo de la Real Ordenanza (53), que para determinar la legitimidad de las presas no se admitan otros papeles que los encontrados, y manifestados en sus bordos. Ahora bien, cotejemos el suceso con la ley, y se comprenderá el ningun fundamento del Corsario. Luego que el Apresador arribó á Ceuta, llevó á Sundahl á las casas del Ministro de Marina; y habiéndole puesto presentes los papeles que habia recibido, sacó de entre ellos un legajo, que incluía diez y seis Conocimientos (54): luego habia otros muchos papeles que no fueron ni el manifesto, ni otros tres Conocimientos que se entregaron despues (55), ni habia otros que los dichos Patente, Rol de equipage, Carta-Franquicia, y Juramento con el Journal, y libros de Nautica: luego fueron estos los entregados al tiempo del apresamiento, y de entre los que resulta por diligencia que se sacó el legajo de los Conocimientos.

18 En seguida de este acto fueron á bordo con el mismo Capitan el Apresador, Escribano, y otros á cerrar las escotillas; y entonces espontaneamente, y de su propia voluntad entregó aquel tres Conocimientos, y el manifesto, que tenia entre su ropa (56), y se verificó el cerramiento, con lo qual no puede negarse, que, ó se habian entregado anteriormente los dichos documentos principales, ó se quedaron cerrados, ó se entregaron entonces; y por consiguiente que eran de los encontrados al tiempo de cerrar las escotillas, que es el mismo acto del apresamiento continuado segun la Ordenanza; de cuya duda no puede salirse por no haberla observado el Apresador, haciendo descripcion, y dando recibo. Pero como, tómesese el extremo que se quiera, siempre aparezcan los papeles entregados á tiempo, y encontrados á bordo; es claro que no hubo defecto alguno, y que el objetarle es un puro pretexto para amontonar apariencias. No solo se hallan en autos los dichos convencimientos de esta verdad, sino es que tambien aparece (57), que el Capitan expresó al Ministro de Marina, que al tiempo de su apresamiento se le recogieron todos los papeles; cuya entrega solicitó: y no se negó esta verdad, como constante al mismo Juez, que virtualmente la contestó diciendo, que á su tiempo se daria providencia; y despues de compulsado el Pasaporte Latino, que sacó de entre otros, que se le pusieron de manifesto, se continuó diligencia en los autos, diciendo que se le entregó original con todos los demas papeles que no están en autos por no ser conducentes á este expediente (58); cuya devolucion de todos los

E pa-

(52) Cap. 26. ibi: Al mismo tiempo cuidarán de clavar las escotillas, y sellarlas de modo, que no se puedan abrir sin romper el sello, &c.  
 (53) Cap. 16.  
 (54) Mem. n. 30.  
 (55) Mem. n. 50. y 51.  
 (56) Mem. nn. 50. y 51. donde se da á entender que se entregaron otros papeles en este acto á mas del manifesto, y los tres Conocimientos: y es equivocado, pues todos los demas

Autos pieza de Ceuta fol. 4. y Mem. n. 60.  
 (57) Mem. n. 57. ibi: Dixo que el buque era neutral, como constaba de los papeles, que inmediatamente franqueó de buena fe. Mem. n. 66. Pieza de Ceuta fol. 37. y Mem. n. 60.  
 (58) Autos de Ceuta fol. 40. Mem. n. 66. Dice se le devolvió con todos los demas papeles, que no están insertos por no ser conducentes á este expediente, apercibiéndole los restuiera á disposicion

papeles supone forzosamente anterior entrega de todos, sin el mas leve motivo de sospecha, quando á todo mas tirar se hizo en el mismo dia de la comparecencia, y aun en el mismo acto continuado del apresamiento; y siendo esta verdad notoria en los autos, admira que haya valor para fingir á la justificacion del Consejo un defecto tan grande, que si fuera cierto, ocasionaria la pérdida del buque, y carga, como lo ha causado hasta de aquí su suposicion, que ya está mas patente con los autos originales traídos en esta instancia; y aunque se dice en la diligencia del cerramiento de escotillas, que el Capitan hizo la entrega, diciendo: *Aquí están los papeles Ingleses*, se reconocerá tan sospechosa la verdad, como que ni el Capitan sabia el idioma castellano, ni los papeles entregados eran Ingleses, ni la diligencia está firmada de las partes (59), que tienen puestas otras varias firmas en los autos; resultando de todo, que los papeles se hallaron á bordo, y que se entregaron en el tiempo, y forma prevenidos por la Ordenanza.

#### QUARTO DEFECTO SOBRE LA CARTA-PARTIDA.

19 Así como, hablando con propiedad, no puede ocasionar la pérdida de la carga, y solo si la del buque, la falta de Patente, si de esta no tienen noticia los Cargadores, pues de otro modo serian de peor condicion que los que tienen efectos en embarcaciones de piratas, á quienes se concede un año entero para recobrarlos (60), si no han contribuido directa, ni indirectamente á la pirateria; tampoco puede ocasionar jamas la pérdida del buque el defecto de la Carta-Partida, como lo han creído algunos Corsarios, comentando siniestramente, y con error el capítulo diez y seis de la Real Ordenanza: pero respecto que defendemos la libertad del buque, y carga, poco nos importa que se tenga aquel defecto por comun á entrambos, ó por peculiar de la carga, siempre que lleguemos á convencer que en nuestro caso, ni á la libertad del Bergantín, ni á la de la carga se opondrá.

20 Es la Carta-Partida un documento público, ó privado (61), en que se obliga el Capitan del Navío á cargar, y conducir de unos Puertos á otros ciertos efectos, pagándosele la cantidad, ó cantidades en que quedan convenidos los Cargadores por razon del alquiler (62). Quando verificada la carga se forman varios Conocimientos que la comprehendan con expresion de efectos, flete, Puerto, y persona á quien vaya consignada, ó nada, solo sirve para el pago de los dias de detencion en la carga, ó descarga la Carta-Partida, que se hace principalmente para este efecto, y para asegurar carga el Capitan, y buque. los Cargadores, que tienen

(59) Mem. n. 50. in fine.

(60) Cap. 9. ibi: Serán de buena presa las embarcaciones de piratas, y levantados con todos los efectos que en su bordo se encontraren pertenecientes á los mismos piratas, y levantados: Pero los que se justificare tocar á sus efectos que no hubiesen contribuido directa...

gos de mi Corona, se les devolverán, si los demandaren dentro de un año y un dia.

(61) Ordenanza de Bilbao, cap. 18. §. 3. ibi: Escritura ante Escribano, ó contrata entre partes por medio de Corredor, ó sin él.

(62) Ubi sup. §. 1. Fletamento es propiamente, &c.

estas recíprocas seguridades, quando este llega á hacerse á la vela, pues quedan los Cargadores con dos, ó tres Conocimientos firmados, que contienen la obligacion del arrendamiento; y así es, que en las Ordenanzas de Bilbao mientras se trata de los fletamentos, ó Carta-Partida, no se habla ni una palabra de Conocimientos, por ser fixo que donde está uno de dichos documentos con la expresion debida, sobra el otro; y solo para el caso en que ni es necesaria, ni se hace Carta-Partida, que es quando los navíos se ponen á la carga para cualesquiera Puertos, tomándola de varias personas, empieza á tratar (63) de los Conocimientos, exigiendo para ellos las mismas reglas, y forma dispuestas para los fletamentos. Ello es cosa muy clara, que el buque que no se alquila, ó porque se marcha á lastre, ó porque le carga su dueño no necesita de contrata de alquiler, ó Carta-Partida, ni de Conocimientos, y que bastan estos sin aquella al que se alquila á diferentes personas á la carga (64); luego la Carta-Partida ni es documento preciso para el buque, que de otro modo jamas podria hallarse sin ella (así como por ser precisa, jamas puede hallarse sin la Patente), ni lo es para la carga, pues la bastan á esta los Conocimientos con la expresion indicada: y en realidad nos admiramos de que sobre puntos tan claros se hayan suscitado cuestiones, y mas de que se crea la opinion contraria conforme, y corroborada por la Real Ordenanza de Corso, que nos gobierna. En ella, y su capítulo diez y seis solo se dispone, que el ser la carga sospechosa es suficiente motivo para detener las embarcaciones que la conduzcan: que se reconocan las Cartas-Partidas, como tambien los Conocimientos, y pólizas de la carga: que el instrumento que no estuviese firmado, será tenido por ninguno; y que se declarará por buena presa la que careciere de estos precisos documentos. Estos instrumentos tienen dicha precision solo para la carga, pues ya se ha visto que el buque puede hallarse sin ellos: luego solo la carga será la que en su caso por tal falta pueda declararse buena presa; y la razon es notoria: quando el buque tiene su Patente, y le faltan, ó estan sin firma, que es lo mismo, los papeles que acrediten la pertenencia de la carga, se supone ser esta Inglesa, y por lo mismo hay facultades en nuestro Monarca para como de enemigos declararla por perdida, y no las hay para hacer de igual clase el buque de cuya pertenencia neutral aparezca por legitima Patente; y es evidente que no habia de ser de peor condicion el dueño de la embarcacion por solo la sospecha, y presuncion fundada de que su carga es de Ingleses, que si constase evidentemente que lo era; pues si en este caso de evidencia no se declara por presa la embarcacion neutral, sino es que se manda navegar libremente, ¿cómo ha de tener mayor eficacia, y ha de obrar contra la evidencia la presuncion (65)? Esto es querer que se extien-

(63) Cap. 18. §. 3. per totum, ibi: Se ordena, que por lo tocante á los navíos que regularmente se ponen á la carga para cualesquiera Puertos, tomándola de varias personas, sin preceder mas instrumento que el de los Conocimientos que firman sus Capitanes, se esté, y pase por ellos, &c.

(64) Dicho cap. 18. §. 33.

(65) Cap. 14. de la Ordenanza de primero de Julio de 79, y cap. 9. de la adicional de 13 de Marzo, donde se manda basta el abono de fletes, y estarías, si de buena fe manifesta la pertenencia; y si la oculta, solo se priva de los fletes.

tienda la interpretación contra la letra de la Ordenanza mas allá de lo que dice, y mas allá de lo que puede.

21 Tampoco hay mérito para que se declare de buena presa la carga por sola la falta de la Carta-Partida, sino que se necesita, que ni haya contrato de fletamento, ni haya Conocimiento, ó pólizas de la carga: en cuyo caso, faltando uno, y otro documento, ninguno queda, que pueda acreditar la pertenencia á Neutrales; y entrando la sospecha de que es Inglesa, se puede declarar por bien apresada; pero mientras de que es Inglesa, se puede declarar por bien apresada; pero mientras haya uno de dichos documentos con firma, y sin defecto alguno que acredite la propiedad neutral, presumir que se ha de declarar por perdida la carga como si constase que era Inglesa, es creer sin fundamento que se ha de faltar en España á los mas obvios principios del Derecho de Gentes, á los tratados de alianza, y á la letra de la Real Ordenanza de Corso, que acaba de publicarse, y está bien clara. Quien recuerde los Elementos Dialécticos, no dudará que la proposición indefinida equivale á la universal. Y volviendo los ojos al capítulo diez y seis de la Real Ordenanza, leerá de este modo: "Se declarará de buena presa la que careciere de todos estos precisos documentos": y comprenderá con evidencia que no es suficiente la carencia de uno, qual es la Carta-Partida, si no faltan tambien los Conocimientos, ó las pólizas de la carga. Es prueba clara de ser esta la mente de S. M. en el capítulo diez y seis, el advertir que en el diez y ocho no se piden mas documentos para dexar navegar libremente á las embarcaciones Neutrales, que las Patentes por lo respectivo á los efectos embarcados (66): de que se infiere, que un solo papel, ó documento puede ser, y es regularmente Conocimiento de la carga y contrato de fletamento, comprehendiendo la cantidad que se paga por el alquiler de la conduccion, lo que se conduce, por orden de quien, y el Puerto, y persona donde va consignado: luego habiendo á bordo un papel que contenga todo esto, es voluntariedad apeteer un duplicado baxo el nombre de Carta-Partida, que contenga lo mismo. Ni se podrá con fundamento apeteer la duplicidad, porque se dice en número plural: *Conocimientos de carga y fletamento*, pues tambien se dice, que se han de mostrar de buena fe las *Patentes* en número plural; y á nadie ha ocurrido que necesite una embarcacion de Patentes duplicadas, siendo esta, si fuesen de diversos Principes, suficiente causa para ser apresada (67): luego no podrá haber á quien ocurra con racionalidad, que en fuerza de la disposición del capítulo diez y ocho no basta solo un Conocimiento que lo sea de fletamento y carga para la libre navegacion, y conduccion de la que en él se comprehendida; pues si en dicho capítulo diez y ocho se manda que se dexé navegar libremente la embarcacion que de buena fe despues de mostrar su Patente manifieste un Conocimiento, que lo sea del todo, ó parte de la carga, y al mismo tiempo del alquiler de su conduccion (que esto quiere decir fletamento), ¿cómo se ha de declarar por perdida en virtud del

(66) Cap. 18. ibi: Las embarcaciones que navegaren de buena fe sus Patentes, y Conocimientos, y navegar libremente, aunque vayan á Puertos enemigos, &c.

10  
del capítulo diez y seis la carga que no tenga un Conocimiento, que exprese sus efectos, y otro separado, que contenga el precio de su conduccion? Esta es una contraposición manifiesta incapaz de conciliarse, si no se entiende que basta uno de los dichos documentos, y que solo se debe declarar de buena presa la que careciere de entrambos.

21 En la misma Real Ordenanza se tienen los Conocimientos por sí solos, y sin que se haga mencion de Carta-Partida, ni otro papel alguno por suficiente justificativo de la carga; pues se advierte que en el exámen que se haga de la gente de tripulacion, se les pregunte (68), si conducen algunas alhajas fuera de la carga, que conste por los *Conocimientos*: y para que no se crea que ha de ser tanto el rigor, que se falte en estas causas al establecimiento general de España para con todas, reducido á que dexando formalidades, se proceda la verdad sabida, y buena fe guardada (69): máxima particularmente encargada en los asuntos de Comercio (70); hay otro capítulo, en que consta que se prueba la pertenencia de la carga por los Conocimientos principalmente, y en su defecto por qualesquiera otros instrumentos (71): de que se infiere, que bastan los Conocimientos en forma, y en su defecto otros documentos, qual es la Carta-Partida con expresion suficiente: que solo uno de estos es preciso, y por consiguiente precisa la falta de entrambos, para que con arreglo al capítulo diez y seis bien entendido, y sin contraposición á los demas de la Real Ordenanza de primero de Julio de 79, se declare la carga por perdida.

22 En la Ordenanza adicional de 13 de Marzo de 80, que es una Real declaracion de la de primero de Julio de 79, se encuentra evidentemente indicado el concepto de que un solo papel puede ser Conocimiento de la carga, y contrato de fletamento, sin que se necesite esté separado; pues tratando (72) del documento por donde ha de constar la cantidad de flete que se deba pagar á las embarcaciones Neutrales, que de buena fe declaren los efectos de enemigos, se dice que constará en las *pólizas de cargamento y obligacion á conducirlos*, sin poner ni aun una coma, que indique diversidad de documentos, así como se omitió de intento en el capítulo diez y ocho de la Real Ordenanza (73); y en fin encontrándose en aquella Real declaracion capítulo expreso, en que se dice cómo se ha de entender el diez y seis de la Ordenanza, es ocioso, y fuera de propósito buscar otras interpretaciones, en especial estando claro, que la declaracion de buena presa por falta de contrato de fletamento, Carta-Partida, Conocimiento, y pólizas de la carga, será

F so-

(68) Cap. 28. ibi: Preguntándoles tambien si fuera de la carga, que conste por los Conocimientos, conducen alhajas, &c.

(69) Ley 10. lib. 4. tit. 17. Recop. ibi: O si desfallaciesen las otras solemnidades, y substancias de la orden de los juicios que los derechos mandan, ballada, y probada la verdad del fecho por el proceso, lo determinen, y juzguen segun la verdad.

(70) Straca de Mercat. decis. 96. n. 5. ibi: Mercatorum causa debent ex equo & bono

dirimi prout ex bono & equo iidem sua negotia pertractant. Angel. consil. 79. super primo puncto. Paris cons. 88. n. 3. Marant. 9. dist. n. 48.

(71) Cap. 38. Si la embarcacion se presentare en Puerto de mis dominios sin Conocimientos de la carga, ú otros documentos por donde conste á quien pertenezca, &c.

(72) Cap. 9. de la adicional.

(73) Las embarcaciones, que presentaren de buena fe sus Patentes, y Conocimientos de carga y fletamento, &c.

solo quando se justificare conforme á Derecho, que se arrojó alguno de ellos al mar (74); y con razon, pues en tal caso se supone fraude, que se procura desvanecer con la ocultacion de documentos: Que la declaracion de S. M. recaiga sobre la falta de dichos documentos, es cosa notoria, pues nada de lo demas que contiene el capítulo diez y seis tiene conexión alguna con el capítulo declaratorio. Allí se dispone que se tenga la embarcacion que llevase carga sospechosa, y esto se debe hacer arrojar ó no papeles al mar: que sea nulo el documento que esté sin firma, lo qual se ha de entender precisamente de los no arrojados: que no perjudique al Capitan la falta de documentos de que se verifique perdida por accidente inevitable, y esto tampoco puede entenderse de los arrojados, pues entonces se pierden por voluntaria deliberacion; y que sea buena presa la que careciere de aquellos precisos documentos, cuya expresion solo admite la declaracion siguiente por haber arrojado al mar alguno de ellos. Luego ó no se ha de entender en esta forma el capítulo diez y seis, aunque lo diga, como lo dice expresamente S. M. (75), ni ha de ser la adicional de 13 de Marzo de 80 declaracion de la Ordenanza de primero de Julio de 79 contra su literal inscripcion (76), ó se ha de confesar declarado, que la falta de alguno de aquellos documentos solo quando se verifique conforme á Derecho haberse arrojado al mar, ocasionaria buena presa, y que de lo contrario bastará para la libertad el uno solo de ellos sin defecto.

23 La fuerza de la razon nos ha hecho extender en un punto en que no necesitábamos tan claro convencimiento; porque exceptuándose en todos los capítulos que exigen ciertos documentos, como se exceptúa el caso de haberlos perdido por accidente inevitable (77), poco nos importaba que fuese, ó no precisa la Carta-Partida á mas de los Conocimientos que comprehenden toda la carga y contienen quanta expresion puede apetecerse.

24 Lo cierto es, que en la primera declaracion que hizo Sundahl en 30 de Abril no se explicó por los Intérpretes Jacobo Simermam, que decia en Francés á D. Juan Tibout lo que oia en Sueco al Capitan, para que aquel lo dixese en castellano al Escribano que no traia Carta-Partida, porque se la habian quitado unos Americanos, que le encontraron en el Cabo de San Vicente, y se llevaron otras diferentes cosas; pero en la segunda, que hizo con los Intérpretes Juan Niman, y el mismo Tibout por haber expuesto que Simermam no entendia bien el Sueco, resulta la expresada razon de la pérdida de la Carta-Partida (78); y por certifica-

(74) Cap. 8. de la Real declaracion de 13 de Marzo: Si las embarcaciones detenidas por mi Marina, ó Corsario arrojasen papeles al mar, y esto se justificare conforme á Derecho, serán solo por este hecho declaradas de buena presa; en cuya forma se deben entender el art. 16, y otros de la Ordenanza de Corso, que tratan de esta materia.

(75) Cap. 3. En cuya forma se deben entender el capit. 16. y otros de la Real Ordenanza de Corso.

la Ordenanza de Corso de primero de Julio de 79, relativa al reconocimiento, y detencion de embarcaciones Neutrales.

(77) Cap. 16. ibi: A menos de verificarse haberlos perdido por accidente inevitable; y cap. 34. ibi: Sin embargo, si faltando los instrumentos precisos para formar el juicio, se ofreciere el Capitan á justificar haberlos perdido por accidente inevitable, señalará la Junta, ó el Ministro término competente, &c.

(78) Mem. n. 59. y 63.

cion presentada aparece que en el mismo instante ofreció justificacion de esta verdad, y se le respondió en la Escribanía, que no eran testigos idoneos los de su tripulacion (79). Pero habiéndose pedido despues en el Consejo con testimonio de habersele negado en Ceuta al Piloto (80), se libró despacho, y en su virtud declararon cinco testigos de la tripulacion conformes, en que habiendo encontrado un Corsario Americano, les hizo llevar á su bordo los papeles, y en el entretanto pasaron á la embarcacion Sueca algunos Americanos, se llevaron dos gallinas, un cuero, y un barril de manteca; y despues de volver los Suecos á su buque, y haber entregado al Capitan los papeles, echó este de menos la Carta-Partida, que se habia extraviado (81); y aunque dos de ellos depone con variedad, pero con duda al mismo tiempo en orden á lo que pasó hasta notarse su falta; y en orden á las embarcaciones que encontraron, y diligencias que se hicieron para si se podia volver á alcanzar la Americana; nada importa, hallándose conformes en lo substancial, como en efecto se hallan en el extravio de la Carta-Partida por aquel accidente inevitable (82); y no se podrá negar que son testigos idoneos, pues que ningun interes tienen ni en la carga, ni en el buque, sino solo su jornal, ó diario, que se les ha de pagar de todos modos, y aun privilegiados (83), por no poder haber otras personas que depongan el suceso.

25 Para comprobar si era, ó no fingida esta especie, preguntó el Ministro á Sundahl quienes eran las personas que habian otorgado la Carta-Partida, que decia habersele perdido; y respondiendo que Alexandro Jaffrey, Daniel Federico Geale, y otros, cuyo nombre no se acordaba si era Walconor, ó Federico Comerelle (84), y que se habia otorgado por documento público, aparece acreditada esta verdad por la Carta-Partida traída á los autos por los dueños de la carga, y la copia testimoniada, que posteriormente se ha presentado por el Capitan (85), en que resulta, que Evencer Federico, Daniel Geale, Alexandro Jaffrey, é Isabel Patric, y Compania otorgaron con el Capitan, y firmaron todos la dicha Carta-Partida; con lo qual, aun quando hubiera sido documento preciso, no se podia declarar de buena presa la carga á pretexto de su falta justificada por accidente inevitable, y comprobada su anterior existencia por tantos medios como se han insinuado.

26 Estos son los principales defectos que se han objetado por el Cor-

(79) Mem. n. 13. Lo que haria constar con toda la tripulacion; y se le respondió era falsa la segunda declaracion, y que los Marineros no eran aptos para este caso; y mas por extenso Mem. n. 84.

(80) Mem. nn. 85. y 86.

(81) Mem. desde el n. 88.

(82) Strac. decis. 50. n. 7. ibi: Pjures testes deponentes super principali ad quod sunt deducti, plenam fidem faciunt quamvis varii in accessoriis existant. Et Decio consil. 101. column. 2. vers. Nemo. Alexander consil. 105. n. 22. Curtio in tract. de Test. concl. 7.

(83) Leg. Non omnes, §. A barbaris, ff. de Re militari. Leg. Consensu, §. Superplagisc. de Rep. cap. fin. de Test. cogendis, & ex iis Anton. Gomez lib. 3. Variar. cap. 12. Si factum est commissum tali loco, vel tempore, quo verisimiliter non potest haberi copia testium, quia commissum in eremo nocte, vel alio loco secreto bene admittuntur testes inhabiles; & testes domestici, & familiares, quando aliter veritas haberi non potest.

(84) Mem. n. 64.

(85) Aut. fol. 70. y fol. 184. Pieza copiente. Mem. n. 140.

Corsario, pero con la mezcla de otros muchos, que aunque insubstanciales, nos es preciso tocar para desvanecer sus confusiones, y acrisolar del todo la justicia del Capitan, y dueños de la carga.

#### QUINTO DEFECTO SOBRE FACTURA.

27 Se objeta que no llevaba el Capitan consigo facturas como debia (86); pero habiendo reconocido con cuidado todos los capítulos de la Real Ordenanza, no hemos podido encontrar alguno en que conste semejante obligacion, que le quiso imponer el Corsario, sin duda por ignorar que las facturas sirven solo para que se sepa el precio de la compra y comision, y por lo mismo se remite en derecho á los consignatarios, ó dueños, y ni son documentos de navegacion, ni importantes al Capitan para cosa alguna (87); de modo, que si las llevase consigo, no yendo en carta cerrada para los consignatarios, se haria sosiego, no yendo un documento que ni se necesita, ni estila, y solo se dirigen en derecho á los dueños de la carga, que las tienen presentadas en autos, acompañando cada una su respectivo Conocimiento con la mayor conformidad que se puede apetecer, y resultará de su contexto (88); y solo hemos advertido que se omitió de intento en la extension de la Real Ordenanza la exacción de aquel documento, que se contenia en la que se publicó el año de 1718, bien que no copulativamente, como suponen los Corsarios con error, sino es con una clara disyuntiva: de modo, que para declararse la presa habian de faltar la Carta-Partida, los Conocimientos, y las Facturas, por ser esta con arreglo á Derecho la inteligencia de las voces con que se explica la Real Ordenanza del año de 1718 (89).

#### SEXTO DEFECTO.

28 Tambien se objeta, que la declaracion del Capitan es contraria á lo que resulta de los Conocimientos, y Facturas, porque en aquella se expresa que los fletadores eran tres, y de estos resulta que eran nueve por lo menos; á saber, Atanasio Vospicelly Paladino, &c. (90) Admira el conjunto de falsedades que ha sabido el Corsario componer en tan pocas palabras. En la primera declaracion dixo el Capitan que habia recibido la carga en Dublin de diferentes fletadores, que constarian de los papeles entregados, así como las personas á quienes va consignada (91); y en la segunda, habiendo sido preguntado, dixo que la Carta-Partida se otorgó entre él mismo, y tres cargadores (92); pero en ninguna parte dice que fueron solos tres los fletadores, antes bien al contrario; pues refiriéndose á los papeles, dice, que fueron tantos quantos de estos resul-

(86) Fol. 148. Pieza corriente.

(87) Véanse los capítulos 5. y 16. de la Real Ordenanza, en que se trata de documentos de la navegacion, y no se hallará que se haga mencion alguna de las facturas.

(88) Mem. n. 101.

(89) Art. 129. ff. de Verborum obligationibus.

*si factus est, exigendum erit, ut neutrum factum sit; hinc similis scriptura est, si neque navis venit, nec Titius Consul factus sit: At si sic: dabis si navis venit, aut Titius Consul factus est, sufficit, unum factum.*

(90) Fol. 143. b.

(91) Mem. n. 30.

(92) Mem. n. 64.

sultan. Tampoco aparece de los Conocimientos, y Facturas que los fletadores fueron Atanasio Vospicelly, y otros ocho Napolitanos, como supone el apresador, confundiendo hasta el nombre de *Fletador Consignatorio*, ó *Dueño*, sin advertir que si estos estaban en Italia, no podian fletar en Dublin, sino es por medio de sus factores, ó comisionados Geale, Jaffrey, y otros que resultan de los Conocimientos, y dixo el Capitan que eran vecinos de Dublin, aunque no sabia si eran Ingleses: con lo qual se comprehenderá que se buscan contrariedades con notorias suposiciones de hecho con que la verdad se confunda; y que siendo como son del todo conformes las declaraciones del Capitan con lo que resulta de los Conocimientos, Carta-Partida, Manifiesto de la carga, y demas documentos traídos á bordo, no hay defecto alguno visible, ni sospecha de su existencia.

#### SEPTIMO DEFECTO.

29 Se objeta que no se presentaron los Conocimientos al tiempo del apresamiento; pero ya se ha convencido, que los diez y seis se llevó consigo el Corsario, y los tres restantes con el manifiesto se entregaron en el mismo acto del cerramiento de escotillas, que es quando debe hacerse la entrega; y así se omite mayor detencion, que no dexaria de ser fastidiosa sobre impostura tan evidente.

#### OCTAVO DEFECTO.

30 Se dice que la Carta-Partida es contraria á los Conocimientos, porque en aquella aparecen solos tres Cargadores, y en estos nueve. Pero no repara, que esta objecion, ó nace de descuido en leer la Carta-Partida, ó de malicia en objetar defectos al ayre. Tan léjos está aquel documento de indicar que solos los tres que le otorgan habian de poner carga en el buque, ó habian de ser solos los Cargadores, que antes bien expresa lo contrario; pues se pactó que no se habia de admitir carga de otros, sin conceder preferencia en la cargazon á los que la otorgaron (93): de que se infiere, que no llenando los contenidos en la Carta-Partida toda la cabida del buque, ó Bergantin, como no la llenaron; y no habiéndose hecho el contrato de fletamento de todo el buque, sino es de las toneladas que ocupasen, exigiendo determinada cantidad de cada una, segun la calidad del género que introduxeran (por cuyo motivo es mucho menor la de plomo, que ocupa menos, y sirve de lastre) (94), habia de haber otros Cargadores, sin que tuvieran Geale Jaffrey, y Patric otro derecho que el de prelacion, que era muy regular, y debido, pues se obligaron á pagar cierta suma por cada dia de detencion (95) de los que se empleasen en la carga, y descarga; y no se duda, que si el apresador

G

(93) Mem. n. 143. fol. 25. b. Que no deberá recibir á bordo de dicha embarcacion otras ningunas mercaderías sin dar á los enunciados fletadores la preferencia en la cargazon.

(94) Mem. fol. 26. Por cada tonelada de cueros de 1340 libras 15 pesos de Liorna, con 10 por 100 de aumento por la portaduría.

da primage, y los gastos de Puerto, y una guinea Inglesa por cada tonelada de plomo de 2400 libras.

(95) Mem. dicho fol. 26. dice: Y además de esto al Capitan se le deben pagar tres libras esterlinas por cada dia de demora, &c.

dor hubiese leído la Carta-Partida, habria dexado de atribuir tan infundado defecto, reconociendo que en todo se halla conforme con los Conocimientos, y que el parecer en estos mayor número de Cargadores consiste en que Jaffrey, Geale, y Patric no fletaron toda la nave, sino solo la cabida necesaria para los trescientos cueros, y los quinientos galápagos de plomo: no siendo de extrañar por lo mismo que admitiese el Capitan carga de otros hasta el todo de su cabida, no usando aquellos de la prelación que pactaron.

### NOVENO DEFECTO.

31 Contra los Conocimientos se han opuesto por el Corsario varios defectos, para que nada quede sin impugnar: bien que con tan poco fundamento como los objetados á los demas documentos. Se opuso que cotejados los encontrados á bordo con los que han traído á los autos los Napolitanos que han reclamado la carga, debiendo ser de una misma fecha, y tenor, ninguno habia del todo conforme con el otro de su número; cuya objecion confesamos que fué la única que nos puso en cuidado por ser la primera verdad absoluta, que se habia dicho por el Corsario; por verla corroborada con tantas objeciones, que aunque infundadas en el todo, y en la mayor parte falsas, se hallaban disfrazadas, y casi imperceptibles por la confusion, y trastorno de hechos, y por ver que era este el principal medio en que por el Señor Fiscal se cargó la consideracion para pedir la pérdida de la carga (96). Y habiendo reconocido que se adoptó sin duda por el Consejo en la Sentencia de Vista, nos puso en la precisión de solicitar que se remitieran originales los autos de Ceuta, y se hiciera nueva traduccion, para desengañarnos con ella de que no habia dolo, fraude, ni descuido, si no se habia fraguado en Ceuta, como nos lo aseguraba el Capitan Juan Sundahl con la mayor insistencia. Y en efecto, habiendo hecho un exácto cotejo de unos Conocimientos con otros, encontramos total conformidad entre la traduccion nuevamente hecha de los originales de á bordo con la hecha anteriormente de los remitidos á Italia á los dueños de la carga, sin mas diferencia que la de la fecha en los del n. 11 y 12 la expresion de Consignatorio en el del n. 3, que quedó en blanco en el de á bordo, y la equivocacion de expresarse en la traduccion de los de Nápoles, que confesaba el Capitan ser el peso de la carga el que dicen los Conocimientos, y en la traduccion de los originales, que lo ignora el Capitan (97); cuya contraposicion nace solo de no haber dado el sentido que tiene la proposicion Italiana: *Peso dice essere*, esto se dice ser el peso, y la Inglesa: *The weight senknaou*, que significa lo mismo: y aunque esta falta de inteligencia se puede disculpar en el Intérprete, no seria racional igual disculpa en el Corsario, á quien habrá acreditado la experiencia de continuados exemplares el estilo uniforme, ni en los que objetan defectos á su nombre, y debieran saber lo que dicen los Autores

(96) Mem. n. 149. fol. 28. al fin. y b.

(97) Autos fol. 115. Pieza cor. Cotejando las

llará esta verdad; y se hace en el Mem. á los nn. 122. y 123.

13  
prácticos en la materia (98): y encontramos una total discrepancia con la traduccion, que con notoria impericia, y falta de conocimiento, ó quizá con sobra de él, se habia hecho en Ceuta de los mismos originales (99). Ya pareció la verdad *per evidentiam facti*, y quedó desvanecida la única objecion, que con algunos visos se habia hecho por el Corsario.

### DECIMA OBJECION.

32 Tambien se dice: Que si bien todos los Conocimientos tienen la firma del Capitan, ninguno tiene la de los Cargadores; y siendo nulo el documento que se halle sin firma (100), es lo mismo que si no los hubiera. Para oponer este defecto es necesario ignorar hasta el nombre, y esencia del Conocimiento, no tener noticia alguna del Comercio marítimo, y corromper la letra de la Ordenanza. "Es el Conocimiento una obligacion particular, que un Capitan, ó Maestre de un navío otorga por medio de su firma en favor de un negociante, que ha cargado en su navío algunas mercaderías, ú otras cosas para llevarlas de un Puerto á otro, constituyéndose á entregarlas á las personas, ó persona que contuviese el Conocimiento, ó en él se expresaren; ó á su orden, ó á la del Cargador por el flete concertado antes de cargarse (101)." Esta genuina explicacion de la esencia del Conocimiento la indica ya la etimología de su nombre, pues que solo sirve para *conocer* en el Puerto los géneros que se conducen para tal persona, que los pide, á quien se obligó con su firma á conducirlos baxo de cierto precio, que podrá comprobar con otra obligacion igual, que conserva en su poder para el efecto, y para que á su dorso se ponga el recibo (102). No se habrá visto hasta aquí tan estólido Comerciante, que firme por sí un documento, que solo es obligatorio de otra persona (103), para que esta le quede obligada: lo mas que hace el que es cauto, es extenderlo de su letra, ó de la de sus dependientes, como lo exigen tambien los Capitanes, para que si se encuentra variedad entre unos, y otros, se sepa qual se merece mas crédito (104). La Real Ordenanza solo dice que se tendrá por nulo el documento que no estuviere firmado; pero no exige en los Conocimientos la firma de los Cargadores (105), ni podia exigirla, pues que para nada se necesita, y con ella sobre ser una cosa superflua, se destruía la práctica del Comercio, en que no hay cosa menos ignorada, pues se miran cada día los Conocimientos con sola la firma de los Capitanes, que son obligados á conducir lo que en ellos se expresa; y para eximirse de igual obligacion en quanto al peso, medida, y especies contenidas en los fardos, se precaven con la expresion de que *ignoran lo contenido* (106):

(98) Targa Comerc. Marit. cap. 30. n. 3. y 31. n. 2. per tot. ibi: To el Patron afirmo lo contenido en quanto al número: en quanto á lo demas dice: ser, cuya expresion se refiere al Cargador: pues de otro modo diria: digo ser.

(99) Mem. fol. 31. Léase, y se encontrará verdadera por impericia, ó fraude la diversidad que notó el Señor Fiscal, y dió motivo á la Sentencia de Vista.

(100) Cap. 16. de la Real Ordenanza

(101) Cap. 18. §. 34. de las Ordenanzas de Bilbao á la letra.

(102) Cap. 18. §. 41.

(103) Ordenanzas de Bilbao, cap. 18. §. 37. ibi: Todo Conocimiento es acto obligatorio del Capitan, para en virtud de él apremiarse al cumplimiento puntual de su contenido.

(104) Cap. 18. §. 38. ubi sup.

(105) Cap. 16. de la Real Ordenanza de Corsario

(106) Targa Comerc. Marit. cap. 30. n. 3. y 31. n. 2. per tot. ibi: To el Patron afirmo lo contenido en quanto al número: en quanto á lo demas dice: ser, cuya expresion se refiere al Cargador: pues de otro modo diria: digo ser.

luego es evidente la proposicion sentada al principio, y que se quieren imponer por el Corsario á los Neutrales leyes, que S. M. no les ha impuesto.

#### DECIMA OBJECCION.

33 El último defecto que se opone en general á los Conocimientos es, que unos son anteriores, y otros posteriores al manifiesto de la carga firmado, y autorizado por el Conde de Pignateli, Ministro de Nápoles en Inglaterra, y que en él no se contienen sino es diez y seis Conocimientos, quando en la factura presentada por los Napolitanos se comprehenden los diez y nueve (107). No alcanzamos donde está la obligacion de que sea anterior, ó posterior la fecha del manifiesto. Los Conocimientos se hacen de la carga que está en el buque (108), y en el Manifiesto se incluye toda la que esta embarcada, y la que se sabe que se ha de embarcar, teniendo noticia de las marcas, números, y personas á quien se dirige; y por no haber sabido Sundahl la de los tres Conocimientos que tenia separados de los diez y seis, se dexó de incluir en el Manifiesto; y en fin como este se hace solo para tener una prueba fixa de que los sugetos á quien se dirige son verdaderamente Neutrales, siempre que la que se comprehende en los Conocimientos con sus marcas, y números sea conforme con la que con iguales señas continúa el Manifiesto, como sucede en nuestro caso, no se puede negar la legalidad, ni sin ofender al Ministro de Nápoles dudar la calidad de las personas, sean anteriores, ó posteriores las fechas; y para evitar confusiones podia haber advertido el Corsario, que el Ministro de Nápoles está en Londres, que dista de Dublin, donde se embarcó la carga, mas de cien leguas, y conoceria que se debió remitir el Manifiesto con tiempo: y que no estando el buque ocupado, no se habia de privar al Capitan de la utilidad de recibir á bordo la carga que se comprehende en los tres Conocimientos posteriores, ni habia de suspender hacerse á la vela hasta que volviendo á Londres se comprehendieran de nuevo en aquel documento; y en fin el manifiesto no es preciso, sino superabundante, ó á mayor abundamiento, pues ni hay capítulo alguno de Ordenanza, ni ley que lo exija: y así poco importa que los tres Conocimientos de la carga que le llegó al Capitan despues de formado el Manifiesto, no estén incluidos en él, siempre que cotejados con la carga se encuentren conformes con las marcas, y números, como se encontró en el Bergantin la *Libertad*: sin que de esta verdad ni aun haya dudado el Corsario, que hasta las mas notorias ha puesto en quëstion: y en realidad no podemos entender, que es lo que quiere decir con que en la factura de los de Nápoles se comprehenden los diez y nueve Conocimientos, pues ni hemos visto en los autos, ni creemos que se haya oido nombrar jamas una factura general, no de géneros, sino de Conocimientos. A tales trastornos llega, haciendo un babel con sus propias voces, quien no tiene por objeto la justicia, y el descubrimiento de la verdad. Ello es, que la carga

(107) Así lo dice en sus escritos presentados en el Consejo. *ibi*: En favor de algun Negociante que ha carga- do sus mercaderias, &c.

14  
de los diez y seis Conocimientos sin discrepancia alguna en especie, marcas, números, toneladas, y personas se encuentra en el Manifiesto, y en el buque; y en este sin duda alguna la de los tres restantes: advirtiéndose, que los sugetos á quienes pertenece la carga de todos (109) están calificados por Neutrales, y Napolitanos en el mismo Manifiesto: luego no hay discrepancia alguna que induzca defecto.

34 A los Conocimientos señalados con los números 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 14, y 16, no se ha opuesto particularmente defecto alguno; y aunque son frívolos, y despreciables los que se han objetado contra los otros, es preciso alguna detencion para su convencimiento. Del señalado con el número 6 se dice, que teniendo la fecha de 12 de Febrero, se advierte, que su correspondiente puesto en autos por los dueños de la carga tiene la fecha de 2 de Febrero, cuya diversidad demuestra el fraude con que se procedia: no ha llegado á nuestra noticia, que desde el 2 hasta el 12 de Febrero se hubiese prohibido el formar Conocimientos. La fecha no conduce ni para la propiedad de la carga, ni para su pertenencia á Neutrales, ó Ingleses, ni para otro efecto alguno atendible, y por lo mismo se nos hace incomprehensible el interes que pudiesen tener los Cargadores, ó el Capitan para anticiparla, ó posponerla con fraude, como supone á su arbitrio el Corsario; pero prescindiendo de todo, se hace presente, que la verdadera fecha de los dos Conocimientos es de 2 de Febrero, y que solo el Traductor de Ceuta por ignorancia, ó descuido, ó por dexar á el apresador esté campo, faltó á la verdad, y ocasionó el reparo, y no puede convencerse por el Memorial Ajustado, respecto de que en el lugar donde se colocó para su cotejo un Conocimiento con la traduccion hecha en Ceuta, y la que del mismo se hizo todo unos con otros, se aumenta que en ellos hay solo los reparos, y variedades de que se ha hecho mencion en los números 121, 122 (110), y recurriendo á estos números, se nota puesta diversidad de fechas, refiriéndose al número 39, donde se colocó el Conocimiento por la traduccion de Ceuta; pero recurriendo al original (111), se verá la inadver- tencia, y se hallará la total conformidad de las fechas; igual desprecio merece el reparo que se ha puesto á los señalados con los números 11, y 12: este lo funda el Corsario en que en la traduccion hecha en Ceuta de los entregados á bordo se dice ser de fecha de primero de Febrero (112), y en la que se hizo en esta Corte de los remitidos por los dueños de la carga, se advierte, que entrambos se hallan sin fecha; pero para que se vea que aun en las cosas mas mínimas falta á la verdad el Corsario con el afan de objetar defectos á los documentos, recordase así la traduccion de Ceuta, como la hecha en esta Corte de los originales de á bordo, y se hallará que en todos tienen la fecha de primero de Abril los dos Conocimientos de los números 11, y 12 (113); los remitidos por los dueños de la carga, es verdad que se hallan sin fe-  
H cha;

(109) Mem. n. 56. y n. 100.

(110) Mem. f. 32.

(111) Pieza de traduccion hecha de los origi-

nales remitidos de Ceuta, f. 12.

(112) Así lo dice el Corsario, f. 149, b. P. cor.

(113) Mem. nn. 44. y 45.

cha ; pero como estos no se remitieron solos , sino es acompañados con sus respectivas facturas , es claro , que habian de ser precisamente de la misma fecha que estas , que la tienen tambien de primero de Abril con total conformidad con los Conocimientos de á bordo (114) , siendo una pura , y material omision la falta de fecha en el Conocimiento , quando la tiene la factura que le acompaña , y de que es inseparable para el dueño.

35 A este mismo Conocimiento del número 12 se le objeta de nuevo , que en la traduccion hecha en Ceuta se le ponen solo 5 libras de Liorna de flete por cada tonelada , y en la de los remitidos por los dueños de la carga se ponen 15 (115). Podíamos prescindir de esta diversidad , así porque para nada puede influir , como porque no resulta del memorial ajustado ; pero como procedemos con la verdad , y advertimos que al Conocimiento del número 10 se opone casi igual defecto , diciendo , que en el de á bordo se dice ser las toneladas de á 12 quintales , y en el remitido con la factura de á 10 solamente (116) , satisfarémolos á entrambos , confesando , que las dos especies son verdaderas , y convenciendo que se padeció en ello una material equivocacion , y que por lo mismo el objetarla por defecto nace solo de la poca reflexion sobre los autos. Para este convencimiento basta advertir , que el del número 12 se formó por Daniel Geale , que remitia 500 cueros á Nápoles á Mannino , y Mandara , y el del número 10 se dirigia á Cayetano Rospiceli ; y reconociendo que Daniel Geale fué uno de los fletadores , y Cayetano Rospiceli el sugeto á quien iba consignada la embarcacion (117) , habiéndose pactado en la Carta-Partida , en que se previno esta consignacion , no solo el precio que por flete se debia pagar de cada tonelada , sino es tambien el peso de que se debia componer cada una , diciendo , que debian ser 15 pesos de moneda corriente de Liorna , y la tonelada habia de constar de 10340 libras , siendo cueros los conducidos (118) : es claro , que ni el Capitan hubiera consentido que se le diese precio menor á el pactado , ni los dueños de la carga que se contasen las toneladas por menor número de libras de las que tenian estipuladas , con cuya reflexion solamente se halla completamente convencido que fué una material equivocacion el poner los cinco pesos en lugar de los quince , y los diez quintales en lugar de los doce.

36 En el cotejo executado por el Relator , se advierte , que en el Conocimiento del número 11 se omite la expresion del riesgo de mar , que se contiene en su correspondiente encontrado á bordo : que en el del número 15 se ponen 21 *Schelnes* de flete *Inglese*s por tonelada con la averia acostumbrada ; y en su correspondiente encontrado á bordo se dice , *ademas con la gratificacion* llamada *primage* ; y en el del número 13 de los presentados con la factura , se dice , que las mercaderías están marcadas , y numeradas , y deben ser consignadas de buena calidad

(114) Mem. nn. 103. 105. que se deben cotejar con los nn. 44. y 45.

(115) Fol. 56. 77. Pieza corr.

(116) Mem. n. 122.

(117) Mem. nn. 43. 45. y 143. f. 5. C. al fin.

(118) Mem. n. 13. fol. 26. al principio: *Se ha de pagar por flete de los expresados cueros á razon de 15 pesos moneda corriente de Liorna por cada tonelada 10340 libras.*

en el sobredicho Puerto de Nápoles , salvo el riesgo de mar , á el Señor Don Nicolas Palomba : estos reparos , que no se han objetado por el Corsario , prueban la exáctitud , y escrupulosidad con que se ha hecho el cotejo por el Relator ; y sin embargo de que las insinuadas diferencias son tan leves , que no pueden inducir concepto que haga sospechosa la direccion de la carga , consisten en haberse hecho el cotejo de la traduccion de los dirigidos con las facturas con la executada en Ceuta de los de á bordo , y no con la que de los mismos se practicó en esta Corte , siendo tal la uniformidad de las traducciones de entrambos hechas en la Corte , como que se evidencia con sola la material inspeccion de los dos , que por vía de exemplo se han puesto á la letra (119) ; y en fin para que se vea , que son de ningun momento el defecto , ó existencia de las insinuadas expresiones de *salvo el riesgo de mar* , *marca* , y *numeration* , y *aumento* de la gratificacion , llamada *primage* á mas del flete señalado , será bastante advertir , que todos los dichos Conocimientos de los números 11 , 13 , y 15 , están formados por Daniel Geale , y por Alexandro Jaffrey , los mismos que en 10 de Febrero habian ya otorgado con el Capitan la Carta-Partida (120) ; y como en este documento quedó ya todo prevenido , no seria defecto aun quando se hubiesen omitido dichas prevenciones en unos , y otros Conocimientos ; y lo será mucho ménos constando , como consta , que si se omite alguna de aquellas expresiones en los que se acompañaron á las facturas se contiene en los encontrados á bordo , y con toda especificacion en la Carta-Partida otorgada por los mismos fletadores (121).

37 Los tres Conocimientos que al tiempo de ir á cerrar las escotillas se entregaron francamente por el Capitan , se han colocado con separacion en el Memorial ajustado (122) : sus correspondientes dirigidos con las facturas se encuentran del todo conformes , y sin la mas minima nota (123). Los dueños á quien se dirigen son Genaro Guio , Andres Rugiero , y Pedro Pastena : en unos , y otros se expresa que son Napolitanos , y así se hallan absolutamente sin defecto ; pues aunque no comprendidos en el Manifiesto , en que se asegura la naturaleza , y calidad de Neutrales (124) , se advierte , que el uno de ellos , que es el número 53 , se dirige á Andres Rugiero ; y como á este mismo se remitian tambien las mercaderías contenidas en otros Conocimientos de los comprendidos en el Manifiesto (125) , aseverando el Conde de Pignateli , que el dueño de estas , que era el mismo Andres Rugiero , es súbdito del Rey de Nápoles , no puede estar mas calificada la Neutralidad : contra el del número 54 se dice , que tenia en blanco el nombre del dueño ; pero véase su correspondiente , y se hallará que se expresa ser Pedro Pastena ; y siendo formado por Evencer Federico , y Daniel Geale , que como fletadores consignaron ya toda la embarcacion á Cayetano Vospiceli , súbdito indubitado del Rey de Nápoles (126) , no se puede dar

(119) Mem. nn. 122. al fin , y 123.

(120) Mem. nn. 44. 46. 48. y 143.

(121) Mem. n. 143. por todo él.

(122) Mem. nn. 52. 53. y 54.

(123) Mem. nn. 101. 107. y 118.

(124) Mem. n. 56.

(125) Mem. nn. 105. y 106.

(126) Mem. n. 143.

dar de la qualidad Neutral del Consignatorio, á quien debería acudir Pastena para la percepcion de la carga, como sucede quando los Conocimientos se hacen á la órden sin expresion de persona (127).

38 De los 19 Conocimientos en que se comprehende toda la carga, se encuentran dos dirigidos por Daniel Geale, é Isac Enrique Paché á Nicolas Palomba (128), y uno que es el del número 32, por el mismo Isac Enrique á Genaro Guio, comprehendiendo los primeros 300 cueros cada uno; y 200, el último. Para la impugnacion de estos Conocimientos se puso en los autos á instancia del Corsario certificacion de dos Cartas, que en una Goleta Inglesa llamada la *Estrella de Mar* se encontraron; y se habian presentado en los autos seguidos por el mismo Corsario contra el Capitan Olenilsen del Navío Dinamarques, llamado el *Fredem Brodre*; de las quales en la primera escrita por Juan Rogers, y Compañía al Capitan Jonson, se dice, que sabia debía cargar de bacalao para Gibraltar, y aguardar allí sus órdenes; pero que tenia aviso de que el Mercado de Nápoles seria el mejor, donde queria que pasase, y á su llegada acudiese al Señor Gonzalo de Juan Gio Valta Rosi, Comercian- te, que tendria sus órdenes sobre el modo de disponer la carga, y carta suya sobre el destino desde dicha Plaza, y que tenia escrito á Roberto Anderson, y Compañía de Gibraltar, que la carga estaba vendida á Rosi, y que si pensaban mas seguro hacer Conocimientos nuevos, que mensurasen ser la propiedad de dicho Rosi, los hiciesen; y en la segunda carta escrita por el mismo Rogers á el expresado Roberto Anderson de Gibraltar se previene la formacion de dichos nuevos Conocimientos; de modo, que parezca ser la propiedad de Rosi, para que si el Navío fuese apresado, se pudiese persuadir la propiedad Napolitana, y dar al Señor Rosi oportunidad de reclamarla. Del contexto de estas dos cartas infiere la presuncion el Corsario Comba, de que pues Rosi se tomó en aquella embarcacion por *testa ferrea* de los Napolitanos, habrá quizá sucedido lo mismo en la formacion del Conocimiento del número 52. Aunque débil, y despreciable este argumento por fundarse en una voluntaria conjetura, que se extiende de caso á caso sin calificar la identidad de circunstancias, que era precisa para que tuviese alguna fuerza aun en la clausula de conjetura; será bien satisfacerle, pues que se ofrecen tantos medios con que dexarle absolutamente destruido. En primer lugar debe advertirse, que no es la misma persona la que se contiene en las Cartas, y la del Conocimiento del número 53; pues este se dirige á Genaro Guio, sin mas expresion, y aquellas tratan de *Gonzalo del Quam Gio Valta Rosi*. En segundo lugar, que en la primera Carta escrita al Capitan Jonson, se le asegura, que la carga estaba vendida al Señor Rosi; y aunque en la segunda escrita á Anderson se dice, que se podrian formar nuevos Conocimientos, de modo que pareciese la propiedad de Rosi, ni se asegura en la Carta, ni se ha hecho ver en estos autos, que en aquellos donde se presentó se hubiese convencido la falsedad de esta especie: circuns-

(127) Ordenanza de Bilbao cap. 18. §. 43. ibi: *El Comerciante que recibiere Conocimientos á la*

*de, ó Persona á quien viniere consignada la nave, &c.*  
(128) Mem. nn. 46. y 47.

tancia indispensable para que se tuviese á Rosi por *testa de ferro*: lo tercero, que habiéndose de formar los nuevos Conocimientos en su caso en Gibraltar, y no permitiendo, que quedase allí la carga de bacalao, sino es que se condujera al Mercado de Nápoles, no habia motivo para figurar distinta pertenencia, pues no seria con el objeto de introducir comestibles en la Plaza de donde se mandaban extraer para Nápoles: lo quarto, que del encargo hecho por los Ingleses á sus corresponsales de Gibraltar, aun quando fuese para que fingieran ser la carga de quien no era, no se infiere la condescendencia de Rosi á esta ficcion, y era preciso que para deducir la ligera sospecha que intenta el Corsario, se hubiese hecho ver que efectivamente Rosi habia reclamado aquella carga, y se habia convencido la ficcion: fuera de que la nimiedad de solos 200 cueros, que al mismo se dirigian desvanecería en nuestro caso toda sospecha; pues si se procediese con fraude, se hubiera dirigido á él mismo toda la carga, ó por lo ménos toda la que se habia puesto en el buque por el mismo Cargador Isac Enrique, que tiene formados dos Conocimientos mas en ella con direccion á Maunino y Mandara, y á Nicolas Palomba (129); y así de nada sirve el argumento del Corsario contra el dicho Conocimiento del número 53.

39 Contra los de los números 46, y 47, en los que se dirigen 600 cueros á Nicolas Palomba por Isac Enrique Paché, y Daniel Geale, se ha objetado tambien, que la Compañía de Palomba tiene la misma nota que Rosi, por haber reclamado en el año de 62, en dos distintas presas como suya propia parte de la carga de las embarcaciones apresadas; y es cosa bien extraña, que por haber perdido entonces aquellos pleytos, se quiera tambien precisar al Consejo á que se declare contra la misma la carga contenida en los dos expresados Conocimientos, quando se hallan del todo conformes, sin nota ni defecto alguno; y quando los sujetos que la dirigen, remiten tambien otras partidas á diferentes personas (130), y no era regular que si procediesen por via de confidencia, y con fraude, se valiesen mas que de uno solo.

40 Estos son todos los defectos que se han opuesto por el Corsario, y creemos totalmente desvanecidos, y sin ellos no puede quedar la menor duda en órden á la pertenencia de la carga; y á mayor abundamiento se halla tambien convencida por muchos medios: lo primero, porque los Napolitanos aseguran ser suya baxo del juramento que prestaron con arreglo á la Real Orden de S. M. en que á semejanza de lo que se practicaba en los Tribunales Ingleses, se dispuso que se tuviera por bastante prueba siempre que se expresase en el juramento que se lleva la carga de su propia cuenta, y que ningun súbdito de otra Potencia habia tenido, ni tenia la menor parte en ella, conforme se expresó individualmente en la declaracion que en 13 de Junio de 1780 hecha por los Napolitanos ante el Canciller de la Nacion Española en Nápoles, certificada por Don Narciso Maestre-Cónsul de S. M. C. (131): tambien consta

(129) Mem. nn. 42. y 47.

(130) Mem. nn. 42. 44. y 45.

(131) Mem. n. 170. La Real Orden es de 21 de Octubre de 1779.

de otra igual certificacion de dicho juramento acompañada de las Facturas, y Conocimientos que se presentaron por los Napolitanos, asegurándose en ella al mismo tiempo que eran súbditos del Rey de Nápoles todos los comprendidos en los 19 Conocimientos, y Facturas (132): y últimamente convence con la mayor evidencia, y sin dexar motivo fundado de duda la pertenencia de toda la carga á Neutrales, qual lo son los Napolitanos, á quienes va consignada el tenor de todas, y cada una de las Facturas en que se insertan los derechos de puerto, y entrada, gastos de carga, revisores, corretage, enfardeladura, cuerda, conduccion á la marina, y aun la comision de dos, y medio por ciento de todo el importe de lo que se contiene en cada una de las Facturas (133): todo lo qual seria superfluo si no fuesen verdaderos dueños, sino es puramente consignatorios, ó comisionados, á quienes nada importa el gasto que se hubiese hecho, y solo sí llevarian cuenta de los que á los mismos se les ofreciesen en la venta; y en fin encontrándose del todo conformes las mismas Facturas, y sus Conocimientos en quanto á las marcas (134), no se puede dudar de su legitimidad, ni de que de esta es sequela precisa la verdad de quanto contienen, que evidencia la pertenencia de toda la carga á los Napolitanos.

41 En resúmen tenemos convencido en quanto á la ilegitimidad de la presa, y confirmacion de la sentencia de primera instancia, sin embargo de la de vista por lo respectivo á la libertad del buque; que con el Rol de equipage, Pasaporte latino, Juramento, y Carta-Franquicia, documentos auténticos con el sello público de Suecia, se acredita la legitima patente, y pertenencia Sueca: que no se necesita la escritura de venta del buque para convencer la translacion de dominio, habiéndose varado, y formado de nuevo, autorizándose despues con todas las preeminencias, y documentos que á los buques única, y totalmente Suecos se conceden en aquel Reyno: que ni el Capitan tuvo, ni pudo tener noticia de la Real Declaracion de 13 de Marzo de 80, á que por lo mismo no podia ligarse: que aun quando le hubiera obligado, observó exáctamente quanto en dicha Real Orden se previene porque fué apresado sin retirarse de la costa de Africa á dos leguas de distancia de Tarifa, á mas de seis de Gibraltar en parage donde no podia tomar rumbo determinado para parte alguna, y sin que hiciera resistencia, ni diera la menor señal de sospecha; con lo qual, y no llevando á enemigos, sino es que ántes bien sacando de su poder para Neutrales la carga de suela, y plomo, es puramente imaginaria la calidad de contrabando de guerra, que se ha querido atribuir á la carga. Y últimamente se hallará convencido, que el Capitan llevaba á bordo todos los documentos necesarios, que probó plenamente el extravío de la Carta-Partida, y su existencia anterior, sin embargo de los irregulares procedimientos del Intérprete de Ceuta, Sinmerman; á cuyos evidentes convencimientos no pudo dexar de ceder el Señor Fiscal del Consejo, manifestando su dictámen en orden á la libertad del buque (135), como la declaró sin poder hacer otra cosa el Ministro de Ceuta.

Por

42 Por lo respectivo á la carga se halla convencido con sólidos, é irresistibles principios, que no necesitaba para su libertad otra cosa, que el hallarse baxo de bandera Neutral: que quando por imitar lo que se practicaba en los Tribunales Ingleses fuese preciso tratar formalmente de la pertenencia, se acredita con repetidos documentos ser de propiedad Neutral, y Napolitana: que llevaba el Capitan á bordo, y entregó en el tiempo prevenido en la Ordenanza quantos documentos se pueden apetecer para la libertad de la carga: que está probada la pérdida inevitable de la Carta-Partida, siendo la que se ha puesto en los autos conforme con lo declarado por el Capitan, y con los Conocimientos encontrados á bordo; que refiriéndose casi todos los consignatorios, á excepcion de uno en el manifiesto á quien corresponde la qualidad de Neutrales, y aun de aquel que no se expresa en el manifiesto por haberse formado despues de él su Conocimiento, se asegura tambien por el Ministro de Nápoles á continuacion de las Facturas: que los Conocimientos encontrados á bordo, á excepcion de las leves, y despreciables diferencias que se han insinuado en muy pocos, son del todo conformes con sus duplicados remitidos por los dueños de la carga, habiendo consistido en la ignorancia, ó malicia del Intérprete de Ceuta la diversidad que se advirtió en la instancia de vista, que dió motivo á el Señor Fiscal para solicitar la pérdida de la carga (136), y al Consejo sin duda para declararla; pero habiéndose desvanecido todas con la inspeccion de los originales, ni podrá dexar de revocarse la sentencia del Ministro de Ceuta, ni de declararse su libertad por tantos medios calificada: tambien se ha hecho ver, que ni por disposicion de la Ordenanza, ni por el Derecho de las Gentes, ni por su propia naturaleza se necesita la firma de los Cargadores, si solo la de los Conductores en los Conocimientos que se forman por estos: que los encontrados á bordo de la Libertad no tienen defecto alguno, ni de los que generalmente, ni aun en particular se les han objetado; y últimamente, que está convencida la propiedad, y pertenencia de la carga á Neutrales por los dichos Conocimientos, por el Manifiesto, que es instrumento superabundante, por las Facturas con la expresion de gastos, y del tanto por ciento de comision, y por el solemne Juramento que prestaron los Napolitanos, únicos, é irresistibles medios, que han podido encontrarse de prueba, sin que en contra de ella se haya hecho alguna por el Corsario como debia (137), para que constase conforme á derecho la pertenencia á enemigos; y que se han supuesto por este establecimientos positivos, que no existen, trastornando, y fingiendo los hechos á su antojo, y confundiendo la verdad en el todo.

43 Bien pudiéramos, satisfechos de la Libertad del buque, y carga, y de que no queda arbitrio, salvo la superior censura del Consejo, para dexar de declararla (descubierta ya por medio de los autos originales la verdad que

no

(136) Véase el n. 149. del Mem. y se advertirá que no se funda en otra cosa, que en las diversidades desvanecidas del todo con la inspeccion de los autos originales traídos al Consejo.

ta instancia de súplica.

(137) Real declaracion de 13 de Marzo cap. 9. per totum.

no se hizo presente al Consejo en la vista) dexar de tratar del pago de fletes, estarias, y perjuicios; pero como este fué el único motivo de la apelacion del Capitan, pareceria cosa estraña olvidarnos de lo principal, en especial siendo tan fácil su convencimiento irresistible. En la Real Ordenanza no se niegan los fletes, estarias, y perjuicios, porque la carga sea propia de Ingleses: luego ménos se podrán negar quando se diese mas estimacion á una sencilla sospecha (para la que no se puede señalar hecho fixo en que se funde) que á tantos positivos convencimientos de la indubitada pertenencia á Neutrales: solo se pierden los fletes quando el Capitan niega *formiter* la pertenencia á Ingleses, que despues se prueba conforme á Derecho (138); y para convencer que no estamos en este caso, es necesario recordar los procedimientos de Sundahl. Este declaró, que habia recibido la carga de vecinos de Dublin para Nápoles, y que su pertenencia resultaria de los papeles que tenia entregados. En la segunda declaracion dixo, que los Cargadores vecinos de Dublin no sabia si eran Ingleses, ó no (139); posteriormente no ha hecho defensa alguna, ni en orden á la neutral pertenencia de la carga, ni en quanto á lo demas; pues aunque pidió los autos, jamas se los quisieron entregar (140), sin embargo de que tardaron en determinarse un mes, y ocho dias (141); ni se ha hecho ver que el Capitan supiese que la carga pertenecia á Ingleses, que era necesario para que se verifique la *ocultacion*, y *negativa*, que ocasionan por via de castigo la pérdida de fletes (142), con lo qual es visto que falta el primero de los dos extremos precisos para que se declaren perdidos los fletes. El segundo extremo consiste, en que despues de la ocultacion, y negativa de los Capitanes, se pruebe conforme á Derecho, que verdaderamente es la carga perteneciente á enemigos (143). Quisiéramos saber de la boca del Corsario dónde está la prueba que ha hecho, y que indubitadamente le corresponde (144). Con esta Real declaracion quedará sin duda desvanecida, y confundidos los sequaces de aquella equivocada opinion, que sostiene que solo por ser los efectos productos del terreno, y fabricas de Inglaterra, se ha de probar por los apresados la pertenencia á Neutrales por otros medios que por los documentos que viniendo en la forma ordinaria la expresan.

44 De los encontrados á bordo de la *Libertad* no consta la pertenencia á Ingleses; y exigiendo la Real Ordenanza que haya esto de constatar conforme á Derecho; para que se declare de buena presa, es preciso

(138) Real declaracion cap. 9. Pero si los Capitanes declararen, ó negaren la pertenencia á enemigos—siempre, que constare conforme á Derecho se declaró buena presa sin abono de fletes, &c.

(139) Mem. n. 63. dice: Que aunque es cierto declaró que los Cargadores eran vecinos de Dublin, ignora si son vasallos del Rey de Inglaterra.

(140) Mem. n. 57. 59. y 68.

(141) Pues se principiaron en 30 de Abril, y sentenciaron dia 8 de Junio de 1780. Mem. n. 28.

(142) Real declaracion cap. 9. ibi: Mediante la negacion, ú ocultacion, y ser los Capitanes la causa de sus detenciones.

(143) Real declaracion dict. cap. 9. Se formará proceso, y declararán de buena presa los efectos conforme á lo que practican los Tribunales Ingleses, siempre que constare conforme á Derecho ser de enemigos.

(144) Hubner Apresamiento de embarcaciones neutrales, tom. 2. cap. 3. §. 6. y el Señor Abreu de Presas, cap. 24. per tot.

so confesar, que la obligacion de esta prueba se encuentra en los apresadores. Este era el mas especioso medio que podia imaginarse para impedir á los Neutrales el comercio con los Ingleses, á que por la misma neutralidad tienen derecho; porque es cosa tan clara, como sabida de todos, que de los Reynos de Inglaterra no salen sino es productos de sus terrenos, ó artefactos de sus fábricas; y si estos se habian de suponer siempre Ingleses, sin embargo de que digan lo contrario los documentos encontrados á bordo, y los duplicados en todo conformes, que se presenten por los dueños, no habria medio para continuar el Comercio, pues que no se han de admitir para juzgar las presas otros documentos que los encontrados á bordo (145).

45 Como siempre todo error tiene para su apariencia por fundamento algun principio, aunque con equivocada inteligencia, ó aplicacion, se fundan los que creen que prevalece aquella sencilla sospecha á lo que resulta de los documentos (y á la que se induce de solo el hecho de hallarse los efectos baxo de bandera neutral, corroborada con la costumbre de no hacerse jamas documento que acredite la compra de mercaderias, como la de bienes raices), en que en la Real Ordenanza (146) se halla dispuesto que se detenga la embarcacion, que siendo de fabrica enemiga, ó que habiendo pertenecido á enemigos, no manifieste escritura auténtica, que asegure su propiedad, y quieren aplicar esta misma regla, y disposicion á los efectos que hubieren pertenecido á enemigos, exigiendo tambien documentos que acrediten la translacion de dominio, sin observar, ó advertir que el motivo de aquella disposicion para con el buque consiste en que dudándose de la pertenencia de la embarcacion, queda tambien en duda la legitimidad de la Patente; y en que si los Ingleses tienen los efectos para comerciar por su venta con las Potencias Neutrales, no tienen para igual comercio los buques, y por lo mismo recibe tanto mayores realces para con estos la presuncion, como decae en quanto á aquellos que se encuentran baxo legitima bandera neutral; y esta es la causa por que no puede correr para con las mercaderias aquella regla, que sin que haya disposicion alguna en las Ordenanzas se amplia con demasiada equivocacion. Pero sea lo que fuere de esta opinion, ello es cierto que de los documentos encontrados á bordo, resulta sin duda la pertenencia de la carga á Neutrales, que se ha corroborado con los presentados por los Napolitanos en todo conformes á los primeros, y que por otros medios no consta conforme á Derecho la pertenencia á enemigos, como exige la Ordenanza (147), ni menos la negativa, ú ocultacion, que podia ser fundamento para la negacion de los fletes; y por lo mismo nos hallamos en el caso del capitulo diez de la misma Real declaracion, en que se manda expresamente conculgar á los Corsarios á la paga de estarias, y de todos los daños, perjuicios,

(145) Real Ordenanza cap. 16.

(146) Cap. 12.

(147) Real declaracion de 13 de Marzo de 80, cap. 9. ibi: Se declararán de buena presa los efectos embarcados, conforme á lo que practican

los Tribunales Ingleses siempre que conforme á Derecho constare ser de enemigos, sin abono de fletes, ni estarias, mediante la negacion, ú ocultacion, y ser los Capitanes la causa de sus detenciones.

87  
cios, y costas causadas á la embarcacion detenida (148).  
46 Con estas insinuaciones, á cuya extension nos ha precisado la  
confusion, trastorno de hechos, y suposicion de establecimientos con que  
logró el Corsario desfigurar la justicia, creemos haber hecho evidente al  
Consejo (que las sabrá dar la aplicacion que necesiten) la libertad del  
buque, y la carga, y en todo acontecimiento el pago de fletes, perjui-  
cios, y costas, que aclarados como lo estan los hechos, esperan el Ca-  
pitan, y dueños de la carga comprenderá la penetracion del Consejo  
de infalible, y rigurosa justicia.

Madrid, y Julio 6 de 1784.

*Lic. D. Carlos Santos  
Aparicio*

*Lic. Don Francisco Thomas  
Camarasa.*

(148) Si fueren detenidas las embarcaciones de  
Amigos, y Neutrales, y conducidas á Puertos  
diferentes de sus destinos contra las reglas ex-  
presadas, y sin haber dado justa causa á ello  
por sus rumbos, papeles, y resistencias, fu-  
gas sospechosas, calidad de su carga, y de-

mas legítimas razones fundadas en tratados, y  
costumbre general de las naciones, serán con-  
denados los Corsarios, que causaren la detencion,  
á la paga de estarias, y de todos los daños,  
perjuicios, y costas causadas á la embarcacion  
detenida.