

El Bloqueo Marítimo durante la Restauración

(Pub. y Notas de V. A. D.)

El bloqueo de la costa, "cuestión importantísima y que me daba no poco que hacer", escribe el general Gándara, era sin embargo, burlado por la diligente actuación de la gente de mar dominicana, eficiente auxiliar de la Guerra Restauradora durante todo el bienio de su duración. La disimulada ayuda de la marina británica sirvió de mucho a los marinos dominicanos, no obstante lo que con punzante ironía le expresó al general Gándara el capitán del buque inglés *Pheaton*, comandante G. L. Bowgear: *que reconocía la eficacia de su bloqueo sobre las costas de Santo Domingo* ⁽¹⁾.

No pocos patriotas dominicanos, gente de mar, se dedicaron a suministrarle provisiones a las huestes restauradoras, principalmente desde las Islas Turcas, empresa arriesgada, en extremo peligrosa, dada nuestra posición insular.

Al caso se refiere el capitán don Ramón González Tablas: "Pocos días después de este suceso, se supo casualmente en Monte-Christi, de que en Puerto Caballo se hallaban alijando algunos buques pequeños, de los que burlando el bloqueo de nuestra Escuadra, surtían a los insurrectos de lo que necesitaban. En su consecuencia, ordenó

(1) Gándara: *Anexión y guerra de Santo Domingo*. Imprenta de "El Correo Militar". Madrid. 1884. t. II, p. 300 y 305.



el capitán general, el día 8 de Diciembre, vispera de su salida para Santo Domingo, que la goleta de hélices de S. M. llamada *Andaluza* fuese a dicho punto, con el objeto de cerciorarse de lo que hubiera de cierto, dando instrucciones a su comandante, el Sr. Lobatón, para que obrase según el caso.

En la tarde del día 10, regresó la *Andaluza* trayendo a remolque dos goletas de vela que había apresado en Puerto Caballo. Venía la una cargada de tabaco y caoba y la otra en lastre. Ambas habían alijado ya su cargamento de efectos de guerra.

Por el señor Lobatón supimos, que en la Bahía halló bastantes enemigos, que desde los bosques que la rodean, hicieron mucho fuego de fusilería para impedir la aprehensión; pero que la intrepidez de la marinería fué superior a todo encomio, pues en un pequeño bote y despreciando el fuego de tierra, se dirigieron a los buques fondeados dispuestos al abordaje, pero a su aproximación se lanzaron al agua sus tripulantes, ganando a nado las próximas orillas, no obstante el gran número de tiburones que por allí pululan. Este glorioso hecho de nuestra Escuadra, costó siete bajas a la marinería de la *Andaluza*. (*Historia de la dominación y última guerra de España en Santo Domingo*. Imprenta a cargo de Fernando Cao. Madrid, 1870, p. 185). (2).

Los documentos que a continuación se insertan, uno de ellos procedente del Archivo de quien fuera Fiscal de Marina para esa época, dan luz sobre tan interesante asunto.

I

Don Bernardo de Jesús González, Escribano público y de Marina.

Al Público en General se hace saber que en el expediente sobre presa del Pailebot *Forward* hecha por el vapor de guerra de S. M. goleta *Africa*, se ha dictado la sentencia asesorada que dice así:

En la ciudad de Santo Domingo a los nueve días del mes de Junio de mil ochocientos sesenta y cuatro, el Señor Don Joaquín Ibáñez y García, Caballero de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo, de la de Isabel la Católica, condecorado con la Cruz de Marina de Diadema Real, Capitán de Navío de la Real Armada,

(2) *Historia de la dominación y última guerra de España en Santo Domingo*. Imprenta a cargo de Fernando Cao. Madrid. 1870, p. 185-186.



Comandante de Marina y de la Estación Naval de esta Provincia. Vista la sumaria sobre el Apresamiento del Pailebot *Forward*, de la cual

Resulta: que dicha Goleta navegaba con la patente Inglesa marcada o registrada con el número nueve de fórmula, treinta y seis mil novecientos cuarenta y uno oficial y diez del Puerto, dada en Nassau, nueva Providencia, en veinte y siete de Marzo de mil ochocientos sesenta y uno, que es su actual Capitán Charles Evard, según su último en doce veinte y tres de Febrero de mil ochocientos sesenta y cuatro, y con una licencia de Requero por el término de seis semanas contratados como Tripulantes William J. Morcey, Canell Evens, William Evens, Robert Ambrista, Davis Johnson, Tesfiles Sivisten y Eduard Ross.—Que en la misma embarcación se encontraron figurando como pasajeros a Ambry G. Spenser, Eduard Chevalier (3), Joseph Desmorizee, (4) John Newgante, Emilio Pastoriza (5),

(3) Posiblemente de San Cristóbal o de Higüey.

(4) Prócer de la Restauración, uno de los fundadores de Sánchez, hijo de José Demorizi, natural de Córcega, establecido en Puerto Plata y luego en Samaná. Abuelo del licenciado Emilio Rodríguez Demorizi. (Cf. *Samaná, pasado y porvenir*. Editora Montalvo. Ciudad Trujillo, 1945, p. 28, 42, 136, 230 y 232).

En las elecciones de 1878, José V. Demorizi obtuvo un voto, en Villa Riva, (El Yuna), para la Presidencia de la República. (Véase en *Gaceta Oficial* No. 247, enero 24 de 1879). Como era persona de muy buen humor y negado a toda actividad política, no hay que dudar que ese voto fuera depositado por él mismo. Su alejamiento de la política era bien notorio en su tiempo, no obstante su intimidad con Lilis, de quien había sido compañero de escuela, en Puerto Plata, y quien se hospedaba en su casa, en Sánchez; y no obstante, además, ser hermano del General Evaristo Demorizi (Bul), Ministro, Gobernador y Delegado del Gobierno de Heureaux. Como sátira contra la política le dió a su fábrica de gaseosas, la primera establecida en la Península, el nombre de *La Hicotea*, con que el vulgo llamaba al Poder.

El único cargo que sirvió, más bien como un servicio público, fué el de Alcalde del Yuna (Villa Riva), en 1882, (*Gaceta Oficial*, 13 de mayo 1882). Fué de los fundadores de Sánchez y Regidor de su primer Ayuntamiento, en 1886. Su nombre es el primero que figura en la exposición de los vecinos de Las Cañitas, del 28 de abril de 1886, dirigida al Congreso, en solicitud de que fuese erigida en Común. En el acta de instalación, con el nombre de Sánchez, también figuró José V. Demorizi entre los primeros firmantes. (Véase en la obra de su nieto, Lic. Emilio Rodríguez Demorizi, *Samaná, pasado y porvenir*, C. T., 1945).

José Víctor Demorizi Anader, hijo de José Víctor Demorizi y de Clementina Leticia de Anader Tesson de Demorizi, nació en Puerto Plata el 10 de marzo de 1844 y murió en Sánchez el 8 de mayo de 1916. Su padre vino de Italia, a Puerto Plata. Clementina Leticia era hija de Monsieur Anader y de Natalia (Nataly) Tesson de Anader.

Demorizi Anader tuvo otros hermanos: Paul, fallecido en diciembre de 1867; y Emilio, ambos fallecidos sin descendencia; y Evaristo, (hermano de padre) más conocido por General Bul Demorizi, Ministro, Gobernador, Delegado en el Gobierno de Heureaux tronco de la numerosa familia Demorizi de Samaná y



Edward Pastoriza y Catalina Pastoriza, procedentes los cuatro primeros de Islas Turcas y los tres últimos de Puerto Caballo, última procedencia de la goleta *Forward*.—Que en la patente y licencia de Re-

Sabana de la Mar, a la que pertenecen los Santamaría—Demorizi, los Lalane—Demorizi, etc.

La familia Demorizi se trasladó a Samaná. Leticia de Anader de Demorizi le dió su nombre al bello paraje de Anader, cerca de Samaná, que poseía como herencia materna. Leticia murió durante la epidemia de viruelas de 1845, y su hijo José Demorizi fué entonces criado por su abuela Natalia Tesson de Anader. José heredó a su vez el paraje de Anader, que vendió a unos norteamericanos, quienes lo vendieron luego a Alejandro (Din) Joubert, casado con su prima Hortensia Demorizi (madre de Alejandro Joubert Demorizi, recién fallecido, febrero de 1961, padre de José Joubert Moya y de María Joubert Moya viuda de Guido Despradel Batista). Hacia 1920, Anader era propiedad de don Manuel de Moya —el rico comerciante de Sánchez— y de la familia Joubert Demorizi.

José V. Demorizi Anader casó con Buenaventura del Cármen Campos y Gómez, hijo de Agapito Campos Tavárez y de Anastasia Gómez, hermana de Silverio Gómez (hermano de Juan Chaves). Ventura, en su primera unión, con Alejandro Victoria, tuvo a Alejandrina Victoria Campos, casada con Julio V. Abreu, tronco de la familia Abreu Victoria (Celina, Julio, Emilia, Mario, Julieta y Gloria).

Del hogar Demorizi—Campos provienen las familias de Hortensia (casada con Alejandro (Din) Joubert, padres de Alejandro Joubert Demorizi); Genoveva (casada con Félix Francisco Rodríguez Jiménez, padres de Félix, José, Alonso, Genoveva Leticia, Emilio, María Amparo y Nieves de Jesús Rodríguez Demorizi); Josefa (Chepa), (casada con el alemán Oscar Rasmussen, muerta en un naufragio con todos sus hijos); Altigracia (Gracita), fallecida soltera; y Clementina (Clem), (casada con Félix Ayuso, padres de Félix, Juan, Angela, Ana Josefa y María Ayuso Demorizi).

Ventura Campos de Demorizi nació en Santiago el 14 de julio de 1842 y murió en La Vega el 9 de julio de 1922. A su familia pertenecían el General restaurador Alejandro Campos y Martín Campos (padre de Manuel de Jesús (Sonino) Campos).

José Demorizi y su hermano Paul, amigo y compañero juvenil de Luperón, fallecido en diciembre de 1867, aparecen como firmantes en el siguiente documento, aparecido en *El Monitor* núm. 7, S. D., del 19 de septiembre de 1865: "En el puesto militar de Blanco, hoy día diez y seis del mes de Agosto de 1865; reunidos en el local de la Comandancia de Armas las autoridades y el comercio de esta plaza, después de haber dado lectura a una comunicación del General Gefe de la línea de Puerto Plata, donde anuncia que el día 4 del corriente se desconoció en la Ciudad de Santo Domingo el Gobierno del ex-Presidente Pedro A. Pimentel, lo mismo que todos los demás pueblos de la República, nos adherimos a los principios proclamados por los dignos Generales Cabral y Manzueta, a quienes reconocemos desde este momento como legítimo Gobierno.

En fe de lo cual levantamos el presente acto hoy fecha ut supra.—El general comandante en armas, D. Troncoso; el general gefe de la línea, Juan Nuezi; coronel B. Regalado, J. Craig, C. P. Craig, Manuel Domínguez, Pablo Demorizi, Juan Luis Domínguez, José Demorizi, Jacobo Amasent, J. B. D. Treex, Luis Luna, Francisco Domínguez, comandante Enrique de Luna, capitán Prudencio Ballis".

(5).—Con relación a la ascendencia de los Pastoriza, tengo a bien informarle que los niños que figuran en el documento relativo a la captura que hizo una goleta española en la Costa Norte del País durante las guerras de Restauración,



quero figura como Capitán Charles Evand siéndolo en el buque William Morcey; que en Febrero pasado hicieron dos viajes redondos de Islas Turcas a Puerto Caballo: que el trece de Abril con carga de Sal y otros víveres se dió a la vela del Puerto de aquellas Islas y el siguiente día catorce entró en el citado Puerto Caballo donde el Capitán Carlos Evand y los Pacotilleros Awbry G. Spenser, Eduard Chevalier, Joseph Desmorizee y John Newgante, realizaron sus ventas y compras con los rebeldes; y que del mencionado Puerto salió y fué perseguido, apresado y remolcado a esta Capital por el Buque apresador Goleta *Africa*.

son Tomás y Catrina (Catalina) Pastoriza Ureña, hijos de Andrés Pastoriza y Eulogia Ureña. El primero era hijo de Salvador Pastoriza y Catalina Hafsell, quienes vivían en Saint Thomas. Eulogia Ureña era hija de Andrés Pastoriza y Cecilia Castillo, dominicanos del Norte del País.

Andrés era el cuarto hijo y casó con la dominicana Eulogia Ureña el 2 de Junio de 1852 pero antes que él había venido a la República Dominicana el tercer hijo de Salvador, quien se llamó Tomás y tuvo como hijo a Emil, el primo con que viajaban Tomás y Catrina mencionados en el documento. Emil regresó a Saint Thomas y murió párvulo.

Quiere decir que Andrés y Eulogia fueron los fundadores de la familia Pastoriza en la República Dominicana. Tomás (fallecido en Santiago, en junio, 1904), casó con Teresa Valverde Olivo y procrearon una numerosa familia, siendo el hijo mayor Andrés, quien casó con Matilde Espaillat; la segunda hija Mercedes casó con Pedro Casals; la tercera hija Eulogia casó con Manuel Cocco; Leocadia quedó soltera; Teresa casó con Rafael Pierret; Salvador casó con Carmen Feliú; Tomás casó con una francesa, Martha Neret; Sebastián casó con Gilda Chavez; Manuel casó con otra francesa, Germaine Sibi.

Catrina casó en primeras nupcias con Octavio Duboug y tuvieron una hija de nombre Octavia, quien casó a su vez con José Villalón; tuvieron tres hijas: Caridad, Lucila, Octavia. Al enviudar casó en segundas nupcias con Manuel Cocco y procrearon una numerosa familia entre los cuales figura Manuel, quien es el Manuel Cocco que casó con su prima Eulogia Pastoriza. Dos de las hijas de Catrina y Manuel Cocco (Rosa y Mercedes) casaron con dos hermanos Zeller, fundando la familia Zeller-Cocco. Otra hermana (Eulogia Ramona) casó con Martín Doorly, fundando la rama Doorly-Cocco. El hijo menor de Catrina y Manuel Cocco es Salvador Augusto (Futo Cocco), quien casó con Carmelita Batlle. Los otros hijos son: Dolores, María y Miguel Angel.

Salvador Pastoriza, el tronco en Saint Thomas, era español y fué a vivir a Saint Thomas procedente de Venezuela de donde huyó durante las guerras de Independencia de ese País. Antes de casar con Catalina Hafsell tuvo un primer matrimonio con Catalina Rodríguez con quien procreó una hija de nombre María quien casó en Saint Thomas con John Blackwood y procrearon una hija de nombre Anita quien casó con Juan Arrú, pero éstos no tuvieron hijos. Del origen de Salvador Pastoriza o de Catalina Hafsell no se ha podido averiguar nada pero se sabe que el nombre Pastoriza, tanto en geografía como en apellido, existe en Vigo, España.

Los datos arriba consignados fueron compilados, a solicitud nuestra, por el joven y caballeroso amigo don Tomás A. Pastoriza, residente en Santiago, cuya amabilidad agradecemos.—(V. A. D.)



Considerando: que si la patente es bastante para acreditar la nacionalidad de la Goleta *Forward* y para navegar como requiere la licencia número dos, fojas veinte y uno, con ellas faltándole el indispensable Roll de navegación que fijara su ruta, la entrada en Puerto Caballo infringiendo los deberes de la neutralidad y conceptuándosele enemigo disfrazado, hace legítimo su apresamiento.

Que confesado por su Capitán, por el dueño, en parte, de la carga y buque y por los pasajeros negociantes ya referidos, que navegaban sabedores del bloqueo en que se hallaba esta Provincia, que se dirijían a uno de sus puertos y que trataron y contrataron con los rebeldes, favoreciéndolos así en su rebelión y derramamiento de sangre, que sin ello habría llegado a su término, esas declaraciones y el conocimiento que tenían antes de emprender sus viajes, de los apresamientos de las Goletas *Julia* y *Rapid*, convencen que con deliberada voluntad, faltaron a las obligaciones que impone el derecho internacional y hacen la prueba más cumplida de sus delitos de connivencia con los rebeldes y del quebrantamiento del bloqueo.

Que reservado a los naturales el comercio de cabotaje y prohibido a los extranjeros, la entrada de la Goleta *Forward* a Puerto Caballo aún no existiendo la rebelión, cometía delito contra los derechos perfectos de la Soberanía Española sujetándola a las penas impuestas por la legislación de Hacienda a los contrabandistas, que son las mismas que por el quebrantamiento del Bloqueo o sea la confiscación del buque y su cargamento.

Considerando por último, que pronunciada sentencia en veinte y tres de Abril próximo pasado, declarándose buena presa la del Pailebot *Forward* y su carga, notificada y publicada en la Gaceta Oficial número doscientos ochenta y cinco, no se ha deducido reclamación durante el término concedido para el juicio contradictorio y por el contrario los apresados han consentido y renunciado a toda defensa según consta de lo últimamente obrado. Visto los artículos veinte y cinco, treinta y uno y treinta y cuatro de las ordenanzas de mil ochocientos uno, cuarto y quinto del título sexto de las de matrículas y los bandos del Bloqueo publicado el año pasado, de conformidad y aceptándose los fundamentos de la respuesta fiscal: dijo que debía de declarar y declarar firme y existente la sentencia pronunciada en sumario y por buena y legítima la presa de la Goleta *Forward* con todo su contenido; que se practique la tasación de los derechos arancelarios que corresponden a los que no tienen sueldo por marina, reservándose en



la Escribanía para su oportuno pago, y puesto que por los apresados no se intentó defensa en juicio contradictorio, con oficio respetuoso elévense originales al Excelentísimo Señor Comandante General del Apostadero en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo diez y siete de las ordenanzas de mil ochocientos uno, sin perjuicio de la remisión de los otros incidentes sobre venta y reparto de la presa.

Y por esta que el Sr. Comandante pronunció con la consulta del Sr. Asesor Auditor Honorario de marina Don Rafael Tornes y Canso así lo pronunció, mandó y firmó por ante mí doy fé.—Joaquín Ibañez.—Rafael Tomás y Canso.—Ante mí.—Bernardo de Jesús González.

Lo que de orden del Sr. Comandante Juez en la presente causa se inserta en la Gaceta Oficial.—Bernardo de Jesús González.—Escribano público y de marina.

Gaceta de Santo Domingo, No. 302, 4 Julio, 1864.

I

El *Forward*.

El Fiscal del Juzgado de Marina de esta Provincia, habiendo visto y examinado con la debida atención este expediente formado contra el Pailebot Ynglés titulado *Forward*, su capitán W. Carlos Morcey, apresado por el Vapor de S. M. Goleta *Africa*, dice:—Que del parte dado a esta Comandancia de Marina por el Teniente de Navío Don Ramón Bravo, Comandante de la Goleta de guerra *Africa*, el veinte y uno de Abril último, que inicia este expediente, consta: Que el día diez y ocho del mismo Abril cruzando en las aguas de Puerto Caballo, vió salir un Pailebot de dicho Puerto que navegaba en vuelta del N. N. O., que lo dejó desatracar de la Costa y cuando lo creyó conveniente activando los fuegos y a toda máquina gobernó en su demanda y estando próximo a él después de dos horas de caza, le hizo un disparo de cañón con balas al cual no le hizo caso fiado en su andar, pero al segundo que la bala andubo muy cerca, cargó vela para esperarle. Del reconocimiento resultó ser la Goleta Ynglesa *Forward*, que procedente de Puerto Caballos se dirigía a las Yslas Turcas con siete individuos de tripulación, siete pasajeros, el amo del Buque y carga, y cargamento de Tabaco, Cueros &, por cuya ra-



zón considerándolo buena presa, trasbordó los quince individuos y clavando las escotillas remolcó y condujo a este Puerto dicha Goleta la que puso a disposición de la autoridad competente. Dicho parte se halla ratificado y ampliado por declaración jurada ante el Juzgado y confirmada por las del Alférez de Navío y segundo Comandante Don Ramón Sossi y la de Don Juan González Laganá, escribiente de detalle del indicado Vapor Goleta *Africa* que se hallan a fojas 8, 9, 10, 11 y 12.

Del ecsamen de los papeles del Buque consta. La Patente Real del Buque. Certificado de Registro Ynglés. Número de fórmula 9. Número oficial de la Nave 36941. Número del Puerto 10. Nombre del buque *Forward*, Goleta inglesa del porte de diez y siete $\frac{37}{100}$ toneladas, construido en Nueva Providencia una de las Yslas Bahamas en Noviembre de mil ochocientos sesenta, siendo su primer Capitán Charles Evans, y sus dueños Peter Evans y Charles Evans, de profesión marinos Nueva Providencia. Fecha de la Patente 27 veinte y siete de Marzo de 1861 expedida en Nassau, Nueva Providencia, Yslas Bahamas, Documento original en idioma inglés No. 10. fojas 20, y traducido al castellano fojas 17 vuelta 18. Del Rol y licencia del Requiero de Yslas Bahamas. Puerto de Nassau. Nueva Providencia, consta el convenio hecho entre Charles Evans Capitán de la Goleta inglesa *Forward*, del Puerto de Nassau y los seis individuos en él suscritos, los que se comprometen para un viage como Requieros por el término de seis semanas cada uno en la capacidad que espresa. Lleva la fecha de veinte y ocho de Marzo de mil ochocientos sesenta y cuatro. Documento original No. 2 folio 21, y traducido al castellano fojas 18 y 19.

Del documento No. 3o. que original obra a fojas 22 y traducido al folio 19, consta lo siguiente: Puerto de Rouqueir. Yslas Bahamas. Oficina de Administración de Rentas. = Por este se certifica que la Goleta Ynglesa *Forward*, su capitán Charles Evans ha sido despachada en esta oficina para las Yslas Turcas con la carga siguiente= En Lastre.= Dado de mi mano en el dicho puerto en treinta y uno de Marzo de mil ochocientos sesenta y cuatro.= firmado= J. A. Wildgoos, Administrador de Rentas. Del ecsamen del Capitán, condueño del buque y pasajero resulta lo siguiente. El Sor Wilians C. Morcey, Capitán que se denomina del Pailebot *Forward*, declara, según consta a fojas 12, 13 y 14 de estos autos; Que fue despachado por la Aduana



de Turquilan para Samaná, porque el puerto de Puerto Caballo sabe que no es habilitado para el comercio, y cuyo despacho no se le volvió porque se había extraviado según se le dijo, sin recibir ningún otro para su regreso. Que ha hecho tres viajes al mencionado Puerto dos en el mes de Febrero y este en que ha sido apresado, conduciendo, sal, provisiones y algunas mercancías, nunca armas ni pertrechos de guerra, y transportando de retorno tabaco en rama, cueros, cera & y que el dinero que entregó al Sr. Comandante del Vapor es de la sal que llevó en Febrero. Que particularmente había oído decir estaban declarados en estado de bloqueo todos esos puertos pero que no lo sabía oficialmente por no haberse publicado y máxime cuando ha visto entrar y salir tantos buques de allí mismo, lo que le determinó a dar esos viajes. Que todos los pasajeros a escepción de uno que tiene dos niños, llevaron pacotilla de Yslas Turcas y regresaban a éstas.—El Sor Carlos Evans copropietario del buque y cargamento, cuya declaración se halla a fojas 15 dice, que ignora que Puerto Caballo sea o no habilitado para el comercio y lo mismo si estaba o no bloqueado, y que como veía que otros hacían comercio por aquel punto, se dedicó a él. Que respecto al despacho del buque es de poca inteligencia en esto, que el Capitán ha sido siempre el encargado de todo, que sabía venían a Santo Domingo, pero no con fijeza a qué punto. Este Sor, sin embargo, es dueño de la mitad del buque y del cargamento, ha sido muchas veces Capitán del *Forward* y en la actualidad es el verdadero Capitán según el registro y rol.

El Sor Emilio Pastoriza, cuya declaración obra a fojas 16 y 17, expone: que habrá veinte meses que residía en el interior de la isla en el lugar nombrado Quebrada Honda, donde se ocupaba ya en los trabajos del campo ya en algunos negocitos de comercio. Que se embarcó en Puerto Caballo por ser el único que se le había presentado para trasladarse a San Thomas, su país natal y salir de uno en donde ya no se podía vivir, conduciendo a la vez dos niños primos hermanos suyos nombrados Tomás y Catalina, para colocarlos en el Colegio, según encargo del padre tío del declarante; que el dinero lo había entregado al Sor Comandante apresador y sus baúles, que contenían sus ropas, estaban marcados E. P.

Los Señores José Desmorisee, Aubrey G. Spencer, J. C. Nugent y Eduardo Chevalier, pasajeros que conducían pequeñas pacotillas, declaran a fojas 33 vuelta, 34, 35, 36, 37 y 38: que como el Gobierno



de las Islas Turcas no impide la salida para ésta, ni ha publicado el bloqueo de los puertos oficialmente, y como veían que otros hacían los propios viajes, siendo algunos de ellos muy pobres y cargados de familia, se habían arriesgado a traer, en este viaje únicamente, algunos pocos efectos consistentes en lencerías, ron, ginebra y comestibles, para permutarlos por frutos del país pues sabían era escaso el dinero y no creyendo que en esto hacían mal ni favorecían a los enemigos.

De los hechos aducidos y constantes del proceso, resulta: Que el Pailebot *Forward*, fue oficialmente despachado por la Aduana de Turquilán para la Península de Samaná; pero que este documento debe considerarse simulado y como no ecsistente, en caso de haberse encontrado o ecsibido, porque su verdadero destino, según lo confesado y el hecho consumado era el de Puerto Caballo no habilitado para el comercio extranjero y comprendido además en la prohibición general: Que apesar de esta, ha hecho tres viajes á dicho Puerto, negociando con los enemigos del legitimo Soberano de los puertos y del territorio: Resulta que les constaba al dueño del *Forward*, a su capitán y a los pasajeros especuladores, la ecsistencia del bloqueo y además sabían que las Goletas *Julia* y *Rápida*, procedentes de las mismas islas, habían sido apresadas por haber quebrantado dicha prohibición: Que al emprender el viaje cometían doble crimen contra los derechos perfectos del Soberano de la parte Española de la isla menospreciando sus preceptos, puesto que se dirijían subrepticia-mente a un puerto cerrado por las leyes locales para negociar por él con los habitantes aún en tiempos de paz y cuyo acceso le estaba además prohibido por los bandos que declaran en estado de bloqueo todas las costas de la isla y sus aguas litorales en los puntos ocupados por los enemigos, y al emprenderlos y efectuarlos con esa convicción, se arriesgaban según dicen y con mucha propiedad, a todas las consecuencias y penas resultantes de la culpa. Resulta por último que fue apresado flagrante delito esto a la salida del puerto cuya entrada le estaba prohibida por las leyes. Atendiendo a que cerrado un puerto en tiempo de paz al comercio extranjero, todo el que negociare por él delinque, se rebela contra el mandato supremo del estado cuyos derechos desconoce y menosprecia, se hace reo del crimen de esa Soberanía e incurre en la pena que las leyes locales le impongan.

A que si el carácter neutral en tiempos de guerra da derechos, impone igualmente obligaciones subordinados unos y otras a la regla general y constante de no favorecer a una de las partes beligerantes



con perjuicio de la otra, y como el proporcionar a los súbditos españoles en estado de rebelión artículos de primera necesidad, negociar exclusiva y clandestinamente con ellos, sacar los frutos de la tierra, es un auxilio directo a los enemigos accidentales del Gobierno, claro y terminante es que favoreciendo directamente al enemigo se asimilan a él y adquieren el carácter hostil.

A que, quebrantadas por el *Forward* las leyes de la materia, comerciando por una vía ilícita y por lo tanto criminal, violando además el bloqueo de los puertos, establecido por los bandos de cinco de Octubre y siete de Noviembre del año procsimo pasado, delito que después de consumado no se purga hasta la terminación del viaje, hechos todos vedados por el derecho de gentes y por las leyes locales so pena de confiscarse el buque infractor y su cargamento, se sigue racionalmente que la presa hecha del Pailebot *Forward* y su carga es legítima en conformidad de las leyes de la guerra y de los principios constantes del derecho público que rigen los deberes de los neutrales. Por tanto:— Este Ministerio es de dictamen que la sentencia pronunciada el veinte y tres de Abril procsimo pasado declarando buena presa la del Pailebot *Forward* hecha por el Vapor de S. M. Goleta *Africa*; Sentencia que fue notificada a su Capitán, condueño y demás interesados, e igualmente ha sido publicada en la Gaceta y Periódico Oficial del cinco del que rige Número 285, sin que nadie haya deducido reclamación alguna en juicio contradictorio antes al contrario la han consentido renunciando los pasajeros especuladores espresamente toda defensa; obre sus efectos legales.—Respecto a lo que pertenece a Don Emilio Pastoriza y sus primos Tomás y Catalina, el Fiscal observa que el domicilio personal y comercial de dicho Pastoriza en el interior, y el hecho de haber permanecido entre los enemigos durante el lapso de tiempo transcurrido desde la sublevación prueban que su ánimo era permanecer entre aquellos si le hubiera sido posible, residencia voluntaria que le despoja del carácter de su nacionalidad primitiva, y le da accidentalmente el de enemigo inofensivo, forzado o voluntario, según haya sido su conducta. Sin embargo, como el indicado D. Emilio Pastoriza ha dicho, aunque no justificado, que al salir del país, era con el ánimo de no volver, este Ministerio se abstiene de requerir que sus pertenencias sigan la suerte del *Forward* y su cargamento. V. S. no obstante resolverá como siempre lo que fuere más conforme a derechos.— Santo Domingo veinte y seis de Mayo de mil ochocientos sesenta y cuatro.



El Fiscal dice: Que visto el parte dado por el Señor Comandante de la Goleta de S. M. *Africa*, apresadora del Pailebot Ynglés *Forward*, capturado el diez y ocho del que cursa en las aguas jurisdiccionales de Puerto Caballo de donde salía. Vista la ratificación de dicho parte y las declaraciones de los Señores Don Ramón Fosí, Segundo Comandante, y de D. Juan González, de la dotación del indicado Vapor *Africa*: Vista la declaración del Señor Wilian C. Morcey, patrón de la mencionada Goleta *Forward*, en que confiesa haber ido a Puerto Caballo con cargamento para los insurrectos de donde salió con carga de retorno y que estaba despachado para Samaná por no ser el de su verdadero destino puerto habilitado: Que también confiesa no ignorar el bloqueo de los puertos por haberlo oído decir, y que este es el tercer viaje que hace a los puertos enemigos y lo demás que consta de autos: Oídos oralmente a dicho patrón y al condueño del buque señor tal..... quienes ratificándose en lo dicho en sus respectivas declaraciones nada más alegan. Atendido a que de todo resulta plenamente probada la delincuencia del susodicho Pailebot *Forward*, por ser sorprendido en flagrante delito de violación del bloqueo, por negociar clandestina y simuladamente con los enemigos del Gobierno de S. M., por entrar y salir en puertos no habilitados contra las leyes y contra la prohibición expresa del Soberano legítimo de las aguas, puertos y territorio. Por tanto, el Ministerio Fiscal es de dictamen que se declare legítima la presa hecha del Pailebot *Forward*, por el Vapor de S. M. *Africa*, en las aguas de Puerto Caballo. El Juzgado, sin embargo, deliberará y pronunciará lo que estime sea más conforme a derecho. He dicho.

Archivo de Emilio Tejera.

