

CAPÍTULO TERCERO

EL CORSO COMO INSTRUMENTO DE REPRESALIAS Y COMBATE AL COMERCIO ILÍCITO. NOTA SOBRE EL CONTRABANDO EN INDIAS

Dar a Dios lo que es de Dios, y al César lo que es del César, es una obligación tan autorizada, que la vemos escrita en los libros sagrados. El que defrauda al soberano en aquellos tributos que legítimamente le corresponden, contraviene á aquel precepto, y delinque contra ambas magestades.⁷³⁷

Pedro González de Salcedo sostenía en el siglo XVIII que contrabando era una dicción moderna, compuesta de la preposición *contra*, y de la voz *Bando*, no conocida por los jurisconsultos, que significaba todo aquello que iba en contra de una orden y voluntad suprema del Príncipe, que había hecho delito lo que no lo era antes.⁷³⁸

Por contrabando, Antonio Xavier Pérez y López entiende el “hecho de quebrantar alguno dolosamente las leyes, ya extrayendo fuera del Reino, o entrando en él las cosas que le son prohibidas, ya comerciando con ellas, o no pagando los justos derechos impuestos de las mercaderías, ocultándolas, o no registrándolas, para eximirse del pago de ellos...”. La pena impuesta al delito de contrabando se denomina comiso, y consiste en la pérdida o confiscación de las mercancías objeto del contrabando.⁷³⁹ Las mercancías que caen en comiso salen de la propiedad de aquel que cometió el delito y pasan al dominio del Real Fisco.

⁷³⁷ López Juana Pinilla, Josef, *Tratado teórico-práctico de los juicios de contrabando*, Madrid, Imprenta de la Calle de la Greda, 1807, p. 7.

⁷³⁸ González de Salcedo, Pedro, *Tratado jurídico político del contrabando*, cit., p. 5.

⁷³⁹ Pérez y López, Antonio Xavier, *Teatro de la legislación universal...*, cit., t. IX, p. 113; *Diccionario jurídico mexicano*, 7a. ed., México, Porrúa-UNAM, 1994, t. I, *sub voce* “contrabando”, se señala que el contrabando “es el acto u omisión realizado por una persona para evitar el control adecuado por parte de la autoridad aduanera en la introducción o exacción de mercancías a territorio nacional”.

En las Indias, dadas las condiciones de la economía española, incapaz de abastecer los mercados de sus posesiones americanas por una mala o inadecuada gestión del aparato político-administrativo español⁷⁴⁰ y el crecimiento de las economías de sus rivales europeos, desde el siglo XVI se presentó entre los habitantes de las posesiones españolas en América y los propios de las colonias de Inglaterra, Holanda y Francia un intercambio comercial ilícito con magnitudes tales, que las Indias se convirtieron en el principal mercado de consumo de las manufacturas de estos tres países.⁷⁴¹

Otra de las causas de este comercio ilícito lo sería la cercanía de las colonias europeas respecto de las posesiones españolas, ya que las comunicaciones entre ellas no ofrecían mayor dificultad para sus habitantes. Por otra parte, las altas cargas impositivas establecidas por la Corona española constituían un aliciente para los contrabandistas, quienes establecieron amplias redes comerciales para surtir el vasto mercado indiano.⁷⁴²

Por otra parte, el aumento poblacional y el incremento en la producción manufacturera traen como consecuencia el aumento en el consumo y la búsqueda de nuevos mercados para colocar dichos productos. El colapso del sistema de flotas y el auge del contrabando se habrán de conjugar con las reformas de la casa Borbón. Así, el régimen jurídico establecido tendría que ser actualizado para intentar hacer frente a los progresos náuticos y al desarrollo del contrabando.⁷⁴³

A lo largo del siglo XVIII se pusieron en práctica una serie de medidas, entre tradicionales e innovadoras para tratar de poner freno al comercio ilícito. Entre tales medidas podemos señalar:

- sistemas de resguardos;
- guardacostas reales (corsarios o de la Marina Real);⁷⁴⁴

⁷⁴⁰ Aizpurua, Ramón, *Curazao y la Costa de Caracas. Introducción al estudio del contrabando en la provincia de Venezuela en tiempos de la Compañía Guipuzcoana 1730-1780*, Caracas, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia-Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela, 1993.

⁷⁴¹ Feliciano Ramos, Héctor R., *El contrabando inglés en el Caribe y el Golfo de México (1748-1778)*, cit., p. 9.

⁷⁴² *Ibidem*, p. 11.

⁷⁴³ Véase Ávila Martel, Alamiro de y Bravo Lira, Bernardino, “Nuevo régimen del comercio marítimo del siglo XVIII y su aplicación en el Pacífico Sur”, *Revista Chilena de Historia del Derecho*, cit., p. 136.

⁷⁴⁴ Sobre la conveniencia de la utilización de guardacostas para combatir al contrabando, en 1709, el capitán de navío Jean de Monséguir señaló en sus memorias que “Convendría al servicio del rey y al bien del comercio que los fondos que han sido asignados para mantener

- creación de compañías comerciales privilegiadas que abastecieran el mercado indiano y prestaran servicios de vigilancia y represión del contrabando;
- vigilancia de las rutas de navegación,
- legislación encaminada a combatir el contrabando,
- gestiones diplomáticas, y
- el corso.

Inclusive, se les ordenó a los gobernadores de los puertos que se dedicaran a desarraigar de entre la población el error de no considerar pecaminosos los fraudes contra el erario.⁷⁴⁵

Según Héctor R. Feliciano Ramos, todos estos esfuerzos “...fueron insuficientes para acabar, o por lo menos, aliviar sustancialmente la crisis existente”.⁷⁴⁶ Añade que en relación con el contrabando inglés en la primera mitad del siglo XVIII, se puede clasificar en tres tipos, de acuerdo con los sujetos que realizaron la actividad: el efectuado por la Compañía del Mar del Sur; el realizado por ingleses particulares y finalmente el realizado por súbditos, peninsulares o americanos, de la Corona española.

en estos parajes dos fragatas guardacostas no fuesen distraídos para otros usos; que estas fragatas existiesen verdaderamente y que el gobernador y los demás oficiales, que comparten los fondos de este gasto, hagan por fin, en honor y conciencia, de ellos el uso que debiesen hacer. Este sería el medio de acabar con los contrabandos e introducciones fraudulentas que hacen los enemigos en esta costa, de toda clase de mercancías de Holanda e Inglaterra. El rey y los comerciantes sacarían de ello grandes ventajas y los holandeses se verían pronto obligados a abandonar Curaçao, ya que es cierto que no conservan esta isla sino por la conveniencia del comercio fraudulento que hacen en esta costa [Caracas], sin encontrar el menor obstáculo para ello”. Véase Monségur, Jean de, *Las nuevas memorias del capitán Jean de Monségur*, ed. e introd. de Jean-Pierre Berthe, trad. de Florence Olivier *et al.*, México, IFAL-Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos-Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM, 1994, p. 184.

⁷⁴⁵ *Real Orden de 15 de Septiembre de 1776 a los Gobernadores de los Puertos para que se dediquen como deben á desarraigar en sus respectivos distritos el perjudicial error de no ser pecaminosos los fraudes contra el Real Erario*. A. G. N., Bandos, vol. 10, exp. 3, fs. 5. Los guardas o ministros públicos que al no cumplir con su oficio como debían permitían se pasaran cosas vedadas de un lugar a otro pecaban mortalmente, quedando obligados a la restitución de los daños al rey. Véase Universidad del Convento de Santiago de la Ciudad de Pamplona, *Promptuario de la theologia moral, que ha compuesto el convento de Santiago, Univeridad de Pamplona, del Sagrado Orden de Predicadores, figuiendo por la mayor parte las Doctrinas del M.R.P. Maestro Fr. Francisco Larraga, Prior que fue de dicho Convento, en el que se reforman, y corrigen muchas de fus opiniones: y se ilustra con la explicacion de varias Confituciones de N.S.S.P. Benedicto XIV*, Reimpreffo en el Colegio Real de S. Ignacio de la Puebla de los Angeles, año de 1766, trat. XLIV, núm. III, p. 388.

⁷⁴⁶ Feliciano Ramos, Héctor R., *El contrabando inglés en el Caribe y el Golfo de México (1748-1778)*, cit., p. 23.

El contrabando se hacía básicamente de dos maneras distintas, la primera consistía en la práctica bastante común ya en el siglo XVIII de las arribadas *maliciosas*, que se intentaron combatir desde el siglo XVI. La segunda consistía en un contrabando de carácter profesional, esto a partir de 1750, organizado por empresarios particulares que se aventuraban en una empresa naval que podría generarles grandes beneficios. Las acciones de éstos iban desde el comercio directo con los pobladores de Indias hasta el corte de madera por ingleses en territorios españoles⁷⁴⁷ (caso de Campeche). Uno de los parajes novohispanos para el tráfico inglés fue la Laguna de Términos, en donde se combinó la piratería con el corte de palo de tinte.⁷⁴⁸ Contra dichos cortadores, en 1752 se autorizó al gobernador de Yucatán para que expidiera patentes de corso a particulares que los combatieran.⁷⁴⁹

En el caso de Holanda, el desarrollo naval experimentado, el auge de la industria pesquera del arenque y la decadencia de Amberes como puerto comercial y el consiguiente surgimiento de Ámsterdam como su sucesor, aunado a la llegada de familias judías de España y Portugal con recursos financieros y experiencia comercial, le llevaron a convertirse en un país productor de manufacturas con la capacidad suficiente para introducir las en Indias. Además de lo anterior, los argumentos en favor de la libertad de comercio y navegación aportados por Grocio se utilizaron contra España en la negociación de la Tregua de los Doce Años, elementos aprovechados a su vez por los ingleses.⁷⁵⁰

La flota comercial de las Provincias Unidas navegaba por todo el mundo, convirtiéndose en una potencia comercial de primer orden, y sus negociantes buscaban básicamente cueros, tabaco y sal para comerciar.⁷⁵¹ “A menudo, la confrontación con los holandeses era un reencuentro para las autoridades indianas. En la primera mitad del siglo XVII, por ejemplo, prác-

⁷⁴⁷ *Ibidem*, pp. 37 y 45. Sobre las extracciones por parte de los ingleses de los productos de la tierra véase el capítulo VII de la obra citada de H. R. F. Ramos.

⁷⁴⁸ Véase Arauz Monfante, Celestino Andrés, *El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII*, Caracas, Academia Nacional de la Historia, Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela, 1984, t. I, p. 80. Sobre la explotación del palo de tinte véase Barrera Bassols, Marco *et al.*, “Historias de piratas: patas de palo y palo de tinte, la piratería en el sur de Quintana Roo”, *Arqueología Mexicana*, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes-INAH, vol. III, núm. 14, julio-agosto de 1995.

⁷⁴⁹ *Real cédula aprobando se den patentes de corso contra los que lleguen a cortar palo de tinta, 22 de abril de 1752*. A. G. N., Reales Cédulas Originales, vol. 72, exp. 38, f. 2.

⁷⁵⁰ *Ibidem*, pp. 21-25.

⁷⁵¹ Véase Wim Klooster & Gert Oostindie, “El Caribe holandés en la época de la esclavitud”, *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos-CSIC, 1994, LI-2, 1994, pp. 237 y 238.

ticamente todos los gobernadores de Cuba habían participado en las campañas de Flandes”.⁷⁵² Las bases para la operación del contrabando holandés en Indias se encontraban desde finales del siglo XVII en Curazao, así como para los ingleses en Jamaica desde 1655.⁷⁵³ Constantemente zarpaban buques de los comerciantes holandeses de ahí a las posesiones españolas, fundamentalmente a la costa de Venezuela, en donde los navíos guardacostas no eran suficientes para reprimir el comercio ilícito.

El contrabando habría de convertirse en parte de la vida cotidiana de los habitantes de la costa venezolana.⁷⁵⁴ En cuanto a sus métodos, al igual que los ingleses, los holandeses recurrieron a la práctica de las arribadas y a los diversos contactos con los pobladores americanos que les auxiliaban en la introducción y venta de sus mercancías.

En Tabasco, la práctica del contrabando por encomenderos, comerciantes y hacendados era común, por los beneficios que la actividad les reportaba. En el caso del cacao producido por los indígenas y que se intercambiaba por productos manufacturados con los contrabandistas extranjeros, los productores poco o nada se beneficiaban del comercio ilegal, pues los precios a los que vendían ellos el cacao era el mismo, sin importar su destino.⁷⁵⁵ Los contrabandistas se presentaban en las costas tabasqueñas con manufacturas europeas para vender o intercambiar por productos locales. Los elevados impuestos a que estaban sujetas las mercancías por la Corona orillaron a gran parte de los habitantes de Tabasco a fomentar el contrabando.⁷⁵⁶

Durante la guerra de sucesión, a raíz de la interrupción del tráfico comercial de los galeones, se inaugura el comercio directo con Europa a través del Cabo de Hornos. Autorizado el tráfico mercantil francés al amparo del capítulo XV del tratado de paz con Francia y la Real Cédula de 11 de enero de 1701, el contrabando de esa nación recibió un gran aliento. Posteriormente en la guerra de 1718 a 1721 contra Inglaterra, Francia nuevamente aparece como aliada de España y significa la renovación de su presencia en los mares americanos. Ante esta situación, la Corona se encargó de promover una

⁷⁵² *Ibidem*, p. 236.

⁷⁵³ Araus Monfante, Celestino Andrés, *op. cit.*, t. I, p. 63.

⁷⁵⁴ Wim Klooster & Gert Oostindie, “El Caribe holandés en la época de la esclavitud”, *Anuario de Estudios Americanos*, *cit.*, pp. 252-254.

⁷⁵⁵ Véase Ruiz Abreu, Carlos, *Comercio y milicias de Tabasco en la colonia*, México, Gobierno del Estado de Tabasco-Instituto de Cultura de Tabasco, 1989, p. 34.

⁷⁵⁶ *Ibidem*, pp. 50, 108 y 109.

efectiva represión del comercio ilícito francés llevada a cabo desde el Perú y Chile aparentemente con éxito.⁷⁵⁷

El estado de guerra en el que se encontró España de 1791 a 1795 contra Francia y posteriormente contra Inglaterra de 1796 a 1802 y de 1804 a 1808 trajo como consecuencia la casi interrupción del tráfico comercial y la comunicación normal con Indias y el resurgimiento del contrabando.⁷⁵⁸ Por su parte, los consulados al ver el peligro que representaba para el comercio la proliferación del contrabando, armaron embarcaciones guardacostas para proteger sus intereses comerciales.⁷⁵⁹ Inclusive, se llegaron a ofrecer por el consulado de la Habana hasta 14 mil pesos por la captura o destrucción de corsarios franceses que en 1809 estaban hostilizando embarcaciones españolas.⁷⁶⁰ Son constantes los reclamos elevados por los súbditos españoles debido a las agresiones sufridas a manos de los corsarios ingleses, quienes hostilizaron a los comerciantes españoles de manera constante a todo lo largo de las difíciles relaciones entre las dos potencias.⁷⁶¹

Según Isabel Olmos, en la Nueva España se terminaría por considerar al libre comercio como el único medio eficaz para enfrentarse al contrabando, aunque lo único que lograron los comerciantes españoles y americanos fue la utilización del sistema de cabotaje, “que indirectamente tapaba transacciones fraudulentas”.⁷⁶² A decir de Bravo Lira y Ávila Martel

⁷⁵⁷ Ávila Martel, Alamiro y Bravo Lira, Bernardino, “Nuevo régimen del comercio marítimo del siglo XVIII y su aplicación en el Pacífico Sur”, *Revista Chilena de Historia del Derecho*, cit., pp. 140 y 141.

⁷⁵⁸ *Ibidem*, p. 152.

⁷⁵⁹ Véase el *Expediente sobre habilitación de las lanchas a petición del consulado de Veracruz para perseguir a los corsarios franceses que cruzan por las costas de Yucatán*, A. G. N., Ramo Civil, vol. 1438, 1810.

⁷⁶⁰ Consúltase: *El marqués de Someruelos a D. Francisco Xavier Lizana, remitiendo el impreso de los premios que se ofrecen por la aprehensión o destrucción de un corsario*. A. G. N., Correspondencia de diversas autoridades, vol. 14, exp. 18, fs. 110-116.

⁷⁶¹ Consúltase el *Testimonio de los autos sumarios, obrados en esta Capitanía General, de San Juan de Puerto Rico, sobre Piraterías, y extorcionas executados por Corsarios de la Nación Inglesa, en nabegantes españoles; y de la dilig.^a que por prompto remedio, se providenció para contenerlos, requiriendo al General de la Ysla Antigua, en su asumpto*. A. G. N., Ramo Civil, año 1757, vol. 523, exp. 2. Véase también el *Testimonio de las Declaraciones tomadas al Capitan y Of.^{es} de la fragata titulada S.ⁿ Fran.^{co} de Paula que vino de Maracaibo con reg. de Cacao, sobre el fondeo que les hizo un Corzario Ingles, que con una Valandra los encontro en Ysla de Baca Costa de S.to Domingo, la noche del 11 de febrero*, A. G. N., Ramo Civil, vol. 523, exp. 3, 1757. Véase también a Carl E. Swanson, *Predators and prizes. American privateering and imperial warfare, 1739-1748*, University of South Carolina Press, 1991, pp. 113 y 141.

⁷⁶² Véase Olmos Sánchez, Isabel, “Contrabando y librecomercio en el Golfo de México y Mar del Sur”, *Estudios de Historia Social y Económica de América*, Revista de la Universidad de Alcalá, núm. 6/1990, p. 63.

...hasta el final y aun en las peores circunstancias, la monarquía no abandonó su intento de constituir entre los reinos españoles y americanos un área comercial unitaria y protegida frente al extranjero. Fueron los gobiernos autónomos que la sucedieron en las distintas regiones americanas quienes abrieron sus mercados en forma indiscriminada a las potencias extranjeras, abandonando bien pronto sus primeras intenciones de solidaridad recíproca. De ahí que hasta ahora el régimen mercantil del siglo XVIII aparezca como un interesante intento, malogrado antes de alcanzar su plena realización.⁷⁶³

I. LEYES DICTADAS PARA EL COMBATE AL CONTRABANDO⁷⁶⁴

Félix Joseph de Abreu y Bertodano sostiene que el contrabando puede ser tanto de enemigos como de amigos. También reconoce la labor del corsario en el combate al contrabando y concluye que sí es legítima la aprehensión hecha de géneros de contrabando.⁷⁶⁵ En Indias el corso se utilizó en gran medida como medio de combate al contrabando y las mismas ordenanzas lo reconocieron así. En cuanto a la legislación debemos señalar que ésta fue ciertamente abundante.

Mencionamos que una de las formas para introducir mercancías de contrabando era el sistema llamado “de arribadas”. Por arribada se entiende

La llegada ó arribo de una embarcación á algun puerto adonde no iba destinada, con objeto de refugiarse en él por mal temporal ú otro cualquier riesgo. Se reputa forzosa la arribada cuando se hace por justa causa, esto es, por falta de víveres, por temor fundado de enemigos ó piratas ó por cualquier accidente que inhabilite al buque para continuar su navegación...⁷⁶⁶

Para prevenir tal situación existían ya las *Ordenanças para remedio de los daños, e inconvenientes, que fe figuen de los defcaminos, y arribadas maliciofas de los navios que navegan a las Indias Occidentales*, 17 de enero

⁷⁶³ Ávila Martel, Alamiro y Bravo Lira, Bernardino, “Nuevo régimen del comercio marítimo del siglo XVIII y su aplicación en el Pacífico Sur”, *Revista Chilena de Historia del Derecho*, cit., p. 156.

⁷⁶⁴ En este apartado veremos la legislación dictada por la Corona sobre los procedimientos de presas contra contrabandistas y comisos. Aunque las disposiciones sobre guardacostas también cabrían en esta sección, decidimos estudiarlas separadamente por la estrecha relación que guardaron con el corso indiano y especialmente el llevado a cabo en el seno mexicano.

⁷⁶⁵ Véase Abreu y Bertodano, Félix Joseph de, *Tratado juridico-político sobre presas de mar y calidades que deben concurrir para hacerse legítimamente el Corso*, cit., pp. 189-195.

⁷⁶⁶ Véase Joaquín Escriche, *Diccionario razonado...*, sub. voce “Arribada”.

de 1591.⁷⁶⁷ En ellas se disponía que quienes arribaran maliciosamente o sin ocasión precisa, apartándose de las flotas sin licencia perderían los navíos y las mercaderías que llevaban en ellos más las penas corporales correspondientes.⁷⁶⁸ Posteriormente, en la *Rec. Ind.* lib. IX, tít. XXXVIII, leyes I a VII, XIII Y XV se consignaba lo dispuesto en los capítulos I (2), 5, 6, 8, 9 y 11 de la ordenanza citada, y se le dedica todo el título a las arribadas de los navíos.

También las *Ordenanzas de la ilustre Universidad y Casa de Contratación de la M. N. y M. L. Villa de Bilbao* contienen disposiciones al respecto.⁷⁶⁹

A mediados del siglo XVI, e inicios del XVII, se dispuso que cualquier embarcación que partiera de España a las Indias o que se dirigiera de un puerto indiano a otro perdería toda aquella mercancía que llevase fuera de registro.⁷⁷⁰ Los oficiales reales estaban obligados a que, de oficio, visitaran los bajeles en los puertos indianos y a investigar la mercancía para verificar que no transportaran nada fuera de registro.⁷⁷¹ Los juicios de contrabando llevados a cabo en Indias se debían sustanciar de manera breve⁷⁷² y las apelaciones se hacían directamente al Consejo de Indias.⁷⁷³ Los corregidores de los puertos podían conocer de la saca de bienes prohibidos, así como de su introducción, pese a las jurisdicciones especiales que hubiera a este respecto. Por ello, el corregidor podía castigar al que delinquía en la mar, aunque no fuera súbdito, ni la mar de su territorio.⁷⁷⁴

En cuanto a la repartición del comiso, una vez descontados los derechos reales y la sexta parte para los jueces, la tercera parte era para el denunciador, salvo en el caso en el que el denunciador no hubiese invertido nada en la aprehensión del contrabando, caso en el cual se debía moderar su par-

⁷⁶⁷ Consultamos la edición hecha por la viuda de Antonio Marín, Madrid, 1619. El original se puede consultar en el fondo reservado de la Biblioteca Nacional, R D349.46 ESPA.o.

⁷⁶⁸ *Ibidem*, núm. 2.

⁷⁶⁹ *Ordenanzas de la ilustre Universidad y Casa de Contratación de la M. N. y M. L. Villa de Bilbao*, Madrid, Oficina de la Viuda de D. Manuel Fernández, 1769, cap. 18, núm. 21

⁷⁷⁰ En la *Rec. Ind.*, lib. 3, tít. 17, ley 1. También en el *Teatro de la legislación universal...*, cit., t. IX, pp. 155 y 156.

⁷⁷¹ *Rec. Ind.*, lib. 3, tít. 17, ley 9.

⁷⁷² *Ibidem*, lib. 6, tít. 17, ley 6.

⁷⁷³ *Ibidem*, lib. 3, tít. 17, ley 4.

⁷⁷⁴ Véase Villadiego, Alonso de, *Instrucción política, y práctica judicial, conforme al estilo de los Confejos, Audiencias, y Tribunales de Corte, y otros ordinarios del Reyno. Nuevamente corregida y enmendada*, Madrid, Imprenta de Juan de Ariztia, A cofta de Francifco Lafo, Mercader de Libros, 1720, fol. 256.

ticipación.⁷⁷⁵ Los virreyes y demás ministros que conocían las causas de contrabando, también debían dar cuenta al Consejo, señalando los géneros comisados y calculando su valor, para que en vista de ello se resolviera lo conducente.⁷⁷⁶

En 1720 se dictó el Proyecto para Galeones, que se encargó de reglamentar los navíos de registro y permitió con ellos la travesía de barcos de manera aislada y su arribo a diferentes puertos indianos, abiertos al comercio con la península. Posteriormente, el tráfico comercial recibió una nueva reglamentación en 1765 y el 12 de octubre de 1778 se generalizó el régimen de libre comercio en Indias con el reglamento expedido para tal fin.⁷⁷⁷

En febrero de 1724 se les instó al virrey de la Nueva España y demás autoridades indianas a que no tolerasen ni disimularan la entrada de mercancías de contrabando en sus respectivas jurisdicciones.⁷⁷⁸ Asimismo, el comercio ilícito de franceses y holandeses en la Nueva España debía ser combatido por las autoridades virreinales.⁷⁷⁹

A decir de Arauz Monfante, una excelente prueba de la posición de resistencia pacífica de España ante las pretensiones inglesas y el problema del contrabando holandés en América fue la real cédula de 30 de mayo de 1734 relativa a las aprehensiones de embarcaciones extranjeras en rumbos sospechosos. La real cédula establecía como antecedente que regularmente los corsarios apresaban toda embarcación que encontraban, por lo que al momento del juicio aparecían dudas pues no había más pruebas que la declaración de las partes y las testimoniales presentadas eran siempre contradictorias. La real cédula respondía a una consulta formulada el 12 de enero

⁷⁷⁵ *Rec. Ind.*, lib. 3, tít. 17, ley 7. Véase también la ley 11, mismo libro y título.

⁷⁷⁶ *Real cédula* de 30 de septiembre de 1714, en Ayala, Manuel Josef de, *Diccionario de gobierno...*, t. IV, p. 246.

⁷⁷⁷ Ávila Martel, Alamiro y Bravo Lira, Bernardino, “Nuevo régimen del comercio marítimo del siglo XVIII y su aplicación en el Pacífico Sur”, *Revista Chilena de Historia del Derecho*, cit., pp. 136 y 137.

⁷⁷⁸ *Real cédula al Virrey de la Nueva España, Audiencias, Gobernadores, Oficiales reales y Cabildos seculares, repitiendo las órdenes dadas sobre que en los dominios de la Nueva España no se permita el comercio de navíos extranjeros*, A. G. I., Indiferente general, legajo 538, libro YY, 11, folio 238 (tomado del *Cedulario Americano...*, t. III, núm. 6).

⁷⁷⁹ Son las cédulas siguientes: *Real Cédula de 10 de junio de 1725 sobre que no se permita en el Reino de Nueva España el menor comercio a los piratas franceses que se tiene entendido pasan a aquellas costas*. A. G. I., Indiferente general, legajo 538, libro YY 11, folio 253 (tomado del *Cedulario Americano...*, t. III, núm 15), y *Real Cédula de 16 de septiembre de 1725 sobre que no se permita en el Reino de Nueva España el menor comercio a los navíos holandeses que se tiene entendido pasan a aquellas costas*, en A. G. I., Indiferente general, legajo 538, libro YY 11, folio 258 (tomado del *Cedulario Americano...*, t. III, núm. 18).

de ese año, para presentar un criterio sobre cuáles embarcaciones podían ser de buena presa. Se estableció finalmente que serían de buena presa todas aquellas embarcaciones que se encontrasen dadas fondo sobre la costa o navegando en rumbos sospechosos, sin importar que hubieran sido impelidas por el viento. En caso de que las partes presentaran versiones opuestas, se atendería a la de los corsarios, sin desprestigiar las de los apresados, siempre y cuando pudieran perfeccionarse con careos u otros medios de prueba.⁷⁸⁰

Debido a que se presentaron irregularidades en la venta de los comisos en la Nueva España, por los bajos avalúos hechos previamente a la subasta (con lo que se afectaba el comercio lícito), el 1.º de junio de 1740 se ordenó que en las subastas, las mercancías se remataran al mejor postor y en caso de que la última postura en la subasta fuera menor al valor de los bienes, éstos se debían adjudicar a la Real Hacienda, quien se encargaría de hacer el repartimiento de acuerdo con la última oferta presentada.⁷⁸¹ Posteriormente el 18 de junio de 1741 nuevamente se les ordenó a los virreyes indianos, gobernadores y oficiales reales que en los puertos americanos debían vigilar que no se comerciaron mercancías fuera de registro y que se debía castigar a los contrabandistas con las penas ya establecidas en las Leyes de Indias.⁷⁸²

El 4 de abril de 1756 se dictó una real cédula en la que se ordenaba a los virreyes de Nueva España, Perú y Nuevo Reino de Granada, gobernadores, oficiales de la Real Hacienda, jueces, justicias, etcétera, en orden a cumplir lo dispuesto por las reales cédulas de 26 de junio de 1752 y 4 de junio de 1753, que en los juicios de comisos de embarcaciones o mercancías de *extranjeros*, se almacenasen íntegramente (a excepción de aquellos que pudieran deteriorarse y que debían ser subastados al mejor postor, depositándose

⁷⁸⁰ Véase Araus Monfante, Celestino Andrés, *cit.*, t. II, p. 63. El texto de la *Real cédula de Felipe V, de 30 de mayo de 1734 para que los Virreyes, presidentes de las audiencias y gobernadores de los reinos del Perú y Nueva España, hagan se observe y cumpla la resolución que se expresa sobre las dudas, que se ofrecen, con las presas hechas por los corsistas de embarcaciones extranjeras*, en A. G. I. Indiferente general, Legajo 538, Libro YY 11, folio 339 (tomado del *Cedulario Americano...*, t. III, núm 83).

⁷⁸¹ *Despacho de 1 de junio de 1740 para que en los reinos de Nueva España, el Perú y Santa Fe, se practique lo que se ordena en cuanto a las circunstancias con que se han de ejecutar los inventarios, avalúo, remate y repartimiento de los comisos que se hicieren, averiguación de los culpados y modo en que se han de enviar los testimonios que de todo ello se formaren, con lo demás que se refiere*, en A. G. I., Indiferente general, legajo 539, libro YY 12, folio 28 (tomada de *Cedulario Americano...*, t. III, núm. 116).

⁷⁸² *Real cédula de 18 de junio de 1741 para que los virreyes de las Indias, los gobernadores y oficiales reales de sus puertos y los demás ministros de estos y de aquellos reinos, celen y eviten los fraudes de la carga y descarga de todos los navios y apliquen a los contraventores las penas establecidas por leyes y reales órdenes*, en A. G. I., Indiferente general, legajo 539, libro YY 12, folio 37 v.2 (tomada del *Cedulario Americano...*, *cit.*, t. III, núm 121).

su producto con el resto del comiso) hasta el momento en que los ministros reales recibieran la aprobación en su caso o la anulación de sus sentencias. Esta disposición no era aplicable para los casos de contrabando en donde los interesados fuesen únicamente vasallos del rey.⁷⁸³

El 11 de julio de 1758 mediante real orden se les ordenó a los virreyes, gobernadores, oficiales reales y demás ministros indianos que en materia de almojarifazgo y alcabala, en los comisos se debían aplicar las disposiciones que sobre el tema contenía la Recopilación de Leyes de Indias. En lo primero, el libro VIII, título XIV, ley 1, establecía que del valor de las cargazonas para las Indias se debían cobrar en Sevilla 5% y en las Indias 10%; para los vinos en Sevilla sería 10% y en Indias otro 10%; es decir, un total de 15% de almojarifazgo por las mercancías en general y 20% por los vinos. Esta disposición señala como origen el cobro que indebidamente se hacía en Cuba de un almojarifazgo de 10% únicamente.⁷⁸⁴

En cuanto a la alcabala, la real orden establecía que se debía percibir el 4% de alcabala antigua y moderna, tal como lo establecía el libro VIII, título XVII, ley IX de la Recopilación de Leyes de Indias.

En 1760, por real instrucción del 10 de noviembre, se ordenó que las causas de contrabando fueran determinadas con la mayor brevedad posible y se fijaron una serie de penas a los reos de dicho delito. En diciembre de ese año se expidió otra instrucción en la que se dispuso que en Cádiz todo lo que se encontrase de contrabando en los navíos que partían hacia las Indias o arribaban de ellas se debía depositar en la Real Aduana del puerto y venderse por el superintendente general,⁷⁸⁵ a quien tocaba conocer de las causas formadas en la materia. Se estableció que para terminar con los contrabandistas se debía proceder contra ellos por la vía de la inquisición.⁷⁸⁶

A los denunciadores les correspondía una cuarta parte del importe de los géneros aprehendidos, otra cuarta parte le correspondía al subdelegado, siempre y cuando él dictara la sentencia, otra al Real Fisco y la restante para

⁷⁸³ *Real cédula sobre comisos de 4 de abril de 1756*, A. G. I. Indiferente General 1828.

⁷⁸⁴ *Real orden sobre comisos de 11 de julio de 1758 y demostración práctica*, A. G. I., Indiferente General 1828.

⁷⁸⁵ El superintendente era, de acuerdo con Horst Pietschmann: “un funcionario encargado de la supervisión máxima de un conjunto de responsabilidades muy específico y que al mismo tiempo contaba con autoridad sobre los funcionarios subordinados del área”, véase Horst Pietschmann, *Las reformas borbónicas y el sistema de intendencias en Nueva España. Un estudio político administrativo*, México, Fondo de Cultura Económica, 1996, p. 39.

⁷⁸⁶ Véase la *Real cédula é Instrucción de 17 de Diciembre de 1760*, en *Teatro de la legislación universal...*, cit., t. IX, pp. 116-120, artículos VIII-IX (a partir de este momento, *Instrucción 1760*).

la Sala de Justicia del Consejo de Hacienda, en el caso de que se hubiera apelado a ella de la sentencia dictada en primera instancia. Si en este caso el comiso lo declaraba dicha junta, la cuarta parte del subdelegado pasaría al Real Fisco. Si no había apelación al Consejo, la parte que le correspondía a éste debía pasar a manos del superintendente general.⁷⁸⁷ la parte correspondiente a este último se otorgó únicamente hasta 1792, ya que por real decreto del 29 de febrero de ese año se resolvió que el superintendente de la Real Hacienda no percibiría más parte alguna del valor de los comisos y que dicha porción pasaría al Real Erario, esto para evitar sospechas respecto de los intereses que los superintendentes pudieran tener en los juicios de contrabando.⁷⁸⁸

De todas las causas de las que conocieran los subdelegados, debían dar parte al superintendente general y consultar con él la sentencia antes de ejecutarla.⁷⁸⁹

Por otra parte, se pretendía alcanzar la uniformidad en los juicios de contrabando, para lo cual se dispuso que se habría de dictar una instrucción a los subdelegados.⁷⁹⁰ Esta instrucción se emitió el 22 de julio de 1761, en la que se estableció cuál habría de ser el procedimiento uniforme en dichos juicios.⁷⁹¹

El 14 de junio de 1764 se emitió una real cédula en la que se exponía que dadas las confusiones existentes en la distribución de los comisos y presas, aun después de haber emitido la demostración del 11 de julio de 1758, era necesario que en las subsecuentes reparticiones de comisos y presas hechas tanto por los navíos de la Real Armada como por los corsarios particulares que se avocaran al combate del contrabando, se sujetaran a la demostración práctica que para el efecto se adjuntaba y a las disposiciones de la Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias y órdenes posteriores.⁷⁹²

La demostración establecía que del valor de lo apresado se debían deducir los derechos reales a razón de 5% y la octava parte correspondiente al Almirantazgo. De ahí, se debían deducir los gastos y las costas procesales

⁷⁸⁷ Instrucción 1760, artículo XIII.

⁷⁸⁸ Real decreto de 29 de febrero de 1792, dirigido al Excelentísimo Señor Don Diego Gardoqui, Secretario de Estado y del Despacho de Hacienda, en *Teatro de la legislación universal...*, cit., t. IX, pp. 151 y 152.

⁷⁸⁹ *Ibidem*, artículo XV.

⁷⁹⁰ *Ibidem*, artículo XVII.

⁷⁹¹ Real cédula e Instrucción de 22 de julio de 1761, en *Teatro de la legislación universal...*, cit., t. IX, pp. 120-137.

⁷⁹² Real cédula sobre comisos de 14 de junio de 1764 y demostración práctica. A. G. I., Indiferente General 1828.

(100 pesos aproximadamente, según la demostración) y del resto, la sexta parte pertenecía al juez y oficiales reales que conocieron del juicio y declararon la presa como buena. Del resto, el 10% era para el denunciador.

Ahora bien, para los apresadores entendiendo como tales la embarcación, marinería e infantería ya sea de la Armada Real o corsaria correspondía el 50% del remanente y el otro 50% era para la Real Hacienda (en caso de que no hubiera denunciador, su parte pasaba a partes iguales para el apresador y esta última). Es importante destacar que dichas disposiciones no eran aplicables en tiempo de guerra, ya que en esas circunstancias se debían observar las condiciones que el rey hubiera fijado en las patentes de corso otorgadas a los corsarios particulares.

Dada la tensa situación imperante con Inglaterra y con el fin de evitar toda acción hostil innecesaria con embarcaciones inglesas, se le hizo llegar al Departamento de Marina de Cuba en enero de 1772, una real orden en donde se establecía que en el caso de que una embarcación inglesa intentase hacer el contrabando u otra acción no estrictamente hostil, los buques de la armada y corsarios debían de intimar por escrito al comandante del buque contrabandista a que se abstuviera continuar su actividad. Se estableció que se debía evitar el procedimiento de arresto de la embarcación o cualquier movimiento que pudiera llamarse hostil.

Por otra parte, se ordenaba a las autoridades indianas evitar la entrada de embarcaciones extranjeras, ya fueran de guerra o de comercio a puertos indianos. Ahora bien, si por una necesidad urgente entraban a dichos puertos, se les debía impedir a sus tripulaciones bajar a puerto o que examinasen o registrasen las fortificaciones locales. La real orden pretendía que el mayor esfuerzo para combatir a los contrabandistas y apresarlos se hiciera en tierra, claramente para evitar cualquier duda sobre su aprehensión que pudiera dar lugar a reclamaciones diplomáticas.

Sin embargo, si la embarcación inglesa fuera la primera agresora, no era aplicable la obligación de prevenirle por escrito que abandonara el lugar, ya que correspondía defenderse y emplear la fuerza contra los agresores.⁷⁹³

El 19 de marzo de 1772 se dispuso mediante real cédula dada en El Pardo que los comisos superiores a 50,000 pesos no debían llamarse presas sino precisamente comisos, y la parte correspondiente al denunciador debía moderarse así como la correspondiente a jueces.

⁷⁹³ *Real orden de 14 de enero de 1772 relativa a la detención de embarcaciones extranjeras*, transcrita en el artículo 3o. de la *Ynstruccion que han de obserbar los Comandantes de los Buques del Rey, Guarda-Costas de esta Ysla de Cuba, por el Comandante de Marina, Juan Bautista Bonét*, Havana, 9 de agosto de 1774. A. G. S., Estado, 6986.

En los demás comisos, a los jueces se les debía entregar la tercera parte, en lugar de la sexta ya previamente establecida en la real cédula del 11 de junio de 1764, misma que se revocaba en esa parte únicamente.⁷⁹⁴

En 1776 se dispuso que en las Indias, los virreyes, gobernadores pretoriales e intendentes debían nombrar sujetos confiables para que en sus respectivas jurisdicciones persiguiesen al contrabando, recibiendo a cambio la cuarta parte del valor de los comisos como premio.⁷⁹⁵ Posteriormente, en 1783, lo dispuesto respecto de las apelaciones en las causas de contrabando se modificó y se estableció que en las causas en donde estuviesen involucrados extranjeros como contrabandistas, las apelaciones se debían resolver en los tribunales indianos. Un informe sobre el estado que guardaban para septiembre de 1776 los comisos de mar pendientes en Santo Domingo ilustra la cantidad de presas de contrabando remitidas para su determinación a los puertos indianos. En él se indica que los comisos de tierra eran 17, contra 22 de mar.⁷⁹⁶

El 20 de enero de 1784, nuevamente en relación con las arribadas, se dictó una real orden que disponía:

Para evitar el Comercio clandestino que hacen los Extranjeros en nuestros Puertos de América, donde entran de arribada con pretexto de contratiempos y necesidad de componer sus Buques; u faltando á las leyes de la Hospitalidad y al derecho de las Gentes introducen sus géneros á pesar de todas las precauciones que dicta la prudencia para estos casos: ha resuelto S.M. que á ninguna Embarcación particular extranjera se dé entrada en los Puertos de sus Dominios de Indias con pretexto alguno, incluso el de Hospitalidad, sin excepción de Bandera, y aunque alegue que se vá á pique... Los buques de guerra que fueren en comisión legítima, ó se hallaren en evidente necesidad, haciéndolo constar, podrán ser admitidos baxo las indispensables condiciones de allanarse á recibir la Guarda y Resguardo que se les debe poner á sus bordos...⁷⁹⁷

⁷⁹⁴ Real cédula sobre comisos de 19 de marzo de 1772. A. G. I., Indiferente General 1828.

⁷⁹⁵ Real cédula de 15 de agosto de 1776, en *Teatro de la legislación universal...*, cit., t. IX, p. 163.

⁷⁹⁶ Real cédula de 6 de octubre de 1783, en *Teatro de la legislación universal...*, t. IX, p. 163. Véase *Expedientes sobre Estados de la presas y comisos en aqa. ysla hasta 1776 con un testimonio de los Expedtes. de ellos que había pend. en aql. Tribn. hasta 1776 (1772-1776)*, Santo Domingo, A. G. I., 1071.

⁷⁹⁷ Véase Bentura Beleña, Eusebio, *Recopilación sumaria de todos los autos acordados de la Real Audiencia y sala del crimen de esta N. E.*, por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros, México, 1787. Auto acordado del 20 de enero de 1784, primer foliaje, t. II, fol. 64. La Real ordenanza para el establecimiento e instrucción de intendentes de ejército y provincia en el reino de la Nueva España en su artículo 83 ordenaba que los Intendentes de la Real Hacienda, como autoridades concedentes de las patentes de corso, conocieran en los casos de arribadas.

Respecto de la repartición de los bienes apresados a contrabandistas,⁷⁹⁸ el 27 de mayo de 1784 se emitieron unas nuevas demostraciones de cómo se debían repartir los comisos⁷⁹⁹ de tierra, mar y mixtos hechos en Indias. Se estableció que al juez se le debía dar la sexta parte del resultante de haberle restado los derechos reales, los gastos, las costas y el añadido a las multas al comiso. Del resto, la mitad era para el corsario o, si lo hubo, para la tropa y el buque apresador del rey. El sobrante se dividía en tres partes. Una para el Consejo Real y Supremo de Indias, otra para el superintendente y otra al ramo de comisos.

Por instrucción del 29 de junio de 1784, se les encomendó especialmente a los capitanes y comandantes generales de provincia la persecución y exterminio de los contrabandistas, para lo cual se les enviaría tropa suficiente de acuerdo con lo dispuesto por el rey.⁸⁰⁰ En cuanto a la repartición de los géneros de contrabando, la tropa que estuviera al mando de las autoridades mencionadas y que hubiera aprehendido las mercancías recibiría la cuarta parte de las multas y del valor de lo apresado después de su venta. Lo recibido por la tropa, se debía dividir en tres partes: una para el oficial u oficiales por igual y las otras dos partes para los sargentos, cabos, soldados y tambores, también por igual.⁸⁰¹

En marzo de 1791, dada la precaria situación indiana, el rey “deseando contener los daños que causan al Estado y á mi Real Hacienda los vasallos de mis dominios de Indias, que ocupan en el comercio clandestino, y no pudiendo mirar con indiferencia la triste suerte de sus familias...”, con-

⁷⁹⁸ Se dictaron en 1784 las *Demonstraciones formadas por la Contaduría General de Indias, y aprobadas por el Rey á consulta del real y supremo Consejo de 27 de Mayo de 1784, para el modo de distribuir los comisos de tierra, los de mar y los mixtos de ambas clases que se hicieren en aquellos dominios, y aprobase el mismo supremo tribunal*. Véase *Recopilación sumaria de todos los autos acordados de la Real Audiencia y sala del crimen de esta N. E., cit.*, t. II, pp. 98-113. El 21 de febrero de 1786, se manda observar el reglamento o demostración de 1784, en auto de esa fecha.

⁷⁹⁹ Según la advertencia 5a. de la *demonstración*, comisos de mar son todas aquellas aprehensiones que hubieran hecho los resguardos de mar, guardacostas, o cualquiera otra embarcación del rey o particular con patentes legítimas para ello. Sobre los juicios criminales de contrabando y su sustanciación véase Alcaraz y Castro, Isidoro, *Breve instruccion del método, y práctica de los quatro juicios, civil ordinario, sumario de partición, ejecutivo, y general de concurso de acreedores*, 3a. ed., Madrid, Oficina de Antonio Fernández, 1781, pp. 257-281.

⁸⁰⁰ *Circular e Instrucción de 29 de junio de 1784*, en *Teatro de la legislación universal...*, cit., t. IX, pp. 137-152.

⁸⁰¹ *Ibidem*, artículos XXXII y XXXV. También se debe tener en cuenta la *real orden de 24 de enero de 1790*, referente a la especificación de las circunstancias ocurridas en la aprehensión para efectos de la repartición del comiso. Esta real orden se puede consultar en el *Teatro de la legislación universal...*, cit., t. IX, p. 153.

cedió un indulto general del delito de contrabando, siempre y cuando los contrabandistas no hubiesen cometido homicidio, pese a que existía ya disposición expresa al virrey de la Nueva España que negaba el indulto a los contrabandistas.⁸⁰² A los que fueran desertores del ejército o de la armada debían presentarse en el término de dos meses en su provincia para cumplir su servicio, y si fueran contrabandistas comunes en el de cuatro meses para presentarse ante el subdelegado de la Real Hacienda.⁸⁰³ Para poder acceder al indulto, los contrabandistas debían presentarse ante los subdelegados de hacienda y entregarle los géneros de comercio ilícito que tuvieran en su poder, dar fianza por 2,000 pesos fuertes de no volver a incurrir en el delito de contrabando (si es que estaban en posibilidades económicas de hacerlo) y retirarse a trabajar a su domicilio para mantener a sus familias.⁸⁰⁴

Por otra parte, los que no se presentaran en el tiempo concedido ante las autoridades, serían perseguidos hasta aprehenderlos e imponerles las penas correspondientes.⁸⁰⁵

Finalmente, las disposiciones sobre la repartición de los comisos quedaron derogadas por una real orden de fecha 6 de septiembre de 1806 que dispuso que todas las presas de contrabando hechas por corsarios en tiempo de guerra les fueran adjudicadas íntegramente.⁸⁰⁶

II. LA INSTRUCCIÓN A PEDRO MESÍA DE LA CERDA DEL 29 DE JUNIO DE 1752⁸⁰⁷

En este entorno se le va a encomendar a Pedro Mesía de la Cerda el combate al contrabando, si bien, básicamente holandés, también al llevado a cabo por franceses e ingleses.

⁸⁰² *Real cédula de 10 de diciembre de 1725 para que el virrey de Nueva España y gobernadores de aquel Reino, hagan publicar por bando lo resuelto por V.M. sobre que no se admitan a indulto las causas de ilícito comercio*, en A. G. I., Indiferente general, legajo 538, libro YY 11, folio 262 (tomado del *Cedulario Americano...*, cit., t. III, núm. 23).

⁸⁰³ *Real decreto del 18, e Instrucción del 22 de marzo de 1791*, en *Teatro de la legislación universal...*, cit., t. IX, pp. 164-168. El 22 de julio de ese año, se publicó por bando en la ciudad de México, véase *Bando insertando el real decreto que concede indulto a los contrabandistas*. A. G. N., Bandos, vol. 16, exp. 24 bis, f. 39 bis.

⁸⁰⁴ *Ibidem*, artículos I y II.

⁸⁰⁵ *Ibidem*, artículo VIII.

⁸⁰⁶ Véase Gutiérrez Flores Alatorre, Blas José, *Apuntes sobre los fueros militares, federales y demás vigentes en la república*, México, Imprenta de J. M. Aguilar Ortiz, 1876, t. 1, p. 702.

⁸⁰⁷ *Ynstruccion de lo que de orden del Rey ha de observar el Jefe de la Esquadra D. Pedro Mesia de la Cerda con la de su cargo en el corso de las costas de Tierrafirme á que le ha des-*

Pedro Mesía de la Cerda nació en Córdoba en 1700. Cuando joven, entró en la Orden de San Juan, de la cual llegó a ser comendador. Posteriormente ingresó en la marina y a los 15 años era ya guardiamarina. Llegó a obtener el grado de teniente general después de 40 años de servicio.

Sus actividades en la armada se circunscribieron primero al Mediterráneo, en donde ejerció el corso contra los berberiscos y llegó a capitán de fragata en 1735. Con tal carácter estuvo al mando del navío “Glorioso” a bordo del cual realizó viajes al océano Pacífico, al mar Caribe y al Río de la Plata.⁸⁰⁸

Posteriormente y como jefe de escuadra, ejerció el corso en el Mediterráneo hasta 1753 y en 1755 fue ascendido a teniente general y en 1757 nombrado consejero de guerra.

En cuanto a sus tareas en América, Mesía de la Cerda fue comandante general de la escuadra destacada para la defensa de las costas caribeñas y combate al contrabando durante tres años aproximadamente para luego pasar a ocupar el virreinato de Nueva Granada.

Durante la guerra de los Siete Años se encargó de la fortificación de Cartagena por temor a que, habiendo tomado los ingleses La Habana, atacaran la ciudad.

En 1771, después de varias peticiones por él presentadas para ser relevado de su cargo, finalmente se le ordenó trasladarse a Cartagena para esperar a su sucesor. Una vez relevado de su cargo regresó a Madrid en donde falleció en 1783.⁸⁰⁹

En 1752, y ante la situación reinante en el Caribe, provocada por la incesante actividad de los contrabandistas, básicamente holandeses, el marqués de la Ensenada instruyó a una junta del Consejo de Indias integrada por Sebastián de Eslava, Julián de Arriaga y Francisco Molinillo, para que expusieran la manera en que debía hacerse el corso contra los holandeses en las costas de Caracas, Cumaná y Tierra Firme. A resultados de lo recomendado por dicha junta, se decidió enviar a Indias una escuadra compuesta por embarcaciones de la Real Armada con instrucciones precisas para hostilizar y apresar a todas aquellas embarcaciones holandesas que encontrase navegan-

tinado S.M. 29 de junio de 1752, Madrid, El Marqués de la Ensenada, A. G. S., Marina 402, fs. 65.

⁸⁰⁸ Torres, Bibiano, *La Marina en el gobierno y administración de Indias*, Madrid, Mapfre, colección Mar y América, 1992, pp. 157 y ss. Bibiano Torres escribe Mesía con doble “s”, sin embargo, decidimos consignarlo aquí con una sola ya que así aparece escrito en la instrucción que se le dio en 1752 para perseguir al contrabando.

⁸⁰⁹ *Ibidem*, pp. 159-162.

do en los rumbos prohibidos por la legislación española.⁸¹⁰ El marqués de la Ensenada preparó el envío de dicha escuadra a Tierra Firme, y le entregó el mando de la misma a Pedro Mesía de la Cerda.

Por la vía reservada, el 29 de julio de 1752, el marqués de la Ensenada le entregó a Mesía de la Cerda las instrucciones que habría de leer una vez que se encontrase a cuatro leguas de Cartagena, aunque por enfermedad del comandante, la escuadra no partió sino hasta el 26 de agosto.⁸¹¹

La campaña llevada a cabo por Mesía de la Cerda ocasionó, a decir de Arauz Monfante, grandes gastos a la Real Hacienda que aportó fuertes cantidades de dinero para apoyar las tareas de la escuadra corsaria. Pese a los apoyos recibidos, las deserciones en la marinería por falta de paga fueron constantes, pues los apresamientos nunca fueron los deseados. Por otra parte, la permanencia en las Indias fue bastante prolongada, causando descontento entre las tripulaciones y oficiales de las embarcaciones quienes esperaban ser relevados en el término de un año.

El 12 de marzo de 1754 se le ordenó a Mesía de la Cerda que regresara a Cádiz, asumiendo su puesto el capitán Luis de Córdova, quien continuó con la labor de persecución a los contrabandistas.⁸¹²

La instrucción establecía que la escuadra debía regirse por las ordenanzas de marina, y se compondría por el navío de 70 cañones nombrado el “Septentrion”, la fragata la “Galga”, el paquebote el “Marte”, y los cuatro jabeques el “Cazador”, el “Volante”, el “Galgo” y la “Liebre”.

Posteriormente se le ordenó a Mesía de la Cerda que una vez que zarpara de Cartagena de Levante debía ignorar las órdenes que se le habían comunicado sobre transporte de tropas y ejercicio del corso en el Mediterráneo, pues tales órdenes se le habían dado para ocultar su verdadera misión. Lo que debía hacer era navegar hacia las costas de Cumaná y Caracas hasta Cabo Codera.

En la Guayra debía dejar el paquebote el “Marte”, junto con dos de los cuatro jabeques de su cargo, para que se incorporaran a las embarcaciones corsarias de la Compañía Guipuzcoana de Caracas.

Con el resto de la escuadra debía seguir la costa de Tierra Firme, hasta llegar al Río de la Acha. Al arribar a la Guayra, se debía informar si el gobernador de Curazao había restituido las embarcaciones españolas y los documentos que tenía retenidos, y en caso contrario se debía presentar ante Curazao con la escuadra, y escribir a su gobernador exigiéndole su pronta

⁸¹⁰ Arauz Monfante, Celestino Andrés, *op. cit.*, t. II, pp. 288 y 289.

⁸¹¹ *Ibidem*, p. 290.

⁸¹² *Ibidem*, p. 294.

restitución, advirtiéndole que de no hacerlo así, tomaría las medidas correspondientes contra los holandeses, hasta conseguir satisfacción.

En cualquier caso, Mesía de la Cerda debía hacer el corso contra los holandeses.

Podría utilizar en casos urgentes los navíos de la escuadra de Barlovento (ya que en la instrucción se le confirió el mando de la misma), previo aviso al virrey de la Nueva España, haciéndole saber que la escuadra estaba a su disposición.

Según mencionamos, la manutención de la escuadra estaba a cargo de la Real Hacienda, y recibían pertrechos y pagos tanto desde la península como desde los virreinos de Nueva España y Santa Fe.

En cuanto a su desempeño como corsario, debía ejecutar las órdenes que le comunicare el virrey del Nuevo Reino de Granada de acuerdo con lo establecido por las ordenanzas de marina, a las que debía ceñirse en todo lo que no se opusiera a lo establecido en el texto de la instrucción. De ésta se remitieron copias a los virreyes mencionados para su observancia, así como al gobernador de Caracas y Cartagena de Indias.

En cuanto a las embarcaciones que se podían apresar, Mesía estaba autorizado para realizar tal práctica en todas aquellas embarcaciones holandesas que encontrase en los rumbos prohibidos por las Leyes de Indias, los tratados internacionales y las ordenanzas de corso,

sin tener con ellas la menor contemplacion, duda, y modificacion, conque suele perseguirse, y apresarse las Embarcaciones de otras Potencias, que hacen el Comercio ilicito, porque las Holandesas deben ser tratadas, y juzgadas con todo el rigor que prescriben las Leyes de Yndias, governandose en esto con prudencia, y con la reflexion de no hacer presas conocidamente injustas, porque el fin es reprimir la osada livrtad de Holandeses, y escarmentâr a los que delinquen en el trato prohibido, y no hostilizâr a los que notoriamente no le hacen, ni vãn ni buelven de ejecutarlo.⁸¹³

Podía apresar también las embarcaciones francesas e inglesas que encontrase ejecutando el contrabando en las costas americanas, y aquellas que hubiesen dado fondo sin justificación en las costas o en sus inmediaciones.

Las presas a ingleses y franceses debían juzgarse según las Leyes de Indias; con la salvedad de que los jueces de presas debían serlo Pedro de la Cerda, el gobernador y los oficiales reales del puerto, y el ministro de la escuadra, de acuerdo con las ordenanzas de marina, cuyas reglas debían

⁸¹³ Véase *Ynstruccion...*, cit., fol. 6v.

observarse, prefiriendo en los juicios al oficial de mayor graduación. Recordemos que de acuerdo con las O. C. de 1621 y 1674, conocían las causas de presas en primera instancia el gobernador, corregidor o justicia ordinaria a falta de alguno de los dos anteriores (siempre que no fuere un alcalde ordinario), y las apelaciones se debían de otorgar para las audiencias del distrito en donde se encontrasen, con lo que se estableció un régimen particular de franco apoyo a Mesía, pues siendo apresador un miembro de su escuadra, participaba como juez en la decisión de la misma. La *Recopilación de Indias*, libro III, título XIII, ley IV, estableció el orden de repartimiento de las presas de acuerdo con lo ordenado el 9 de agosto de 1513, en donde se señalaba que “...y fi en compañía de la Armada fueren Navios de particulares, que hubieren puefto los Vageles, y baftimentos, y ellos tomaren alguna prefa, havemos de percevir nueftro quinto...”.

Las presas hechas a los holandeses y que se tuvieran por ciertas y seguras sin género de duda se aplicarían, venderían y repartiría su valor, según la ordenanza de marina, a las dotaciones de la escuadra, sin detención, una vez dictada la sentencia conforme a derecho. Como ya vimos, según la ordenanza de marina de 1748, el ministro de Marina debía procurar que la repartición de la presa se apegara al convenio entre los interesados en orden y armonía, y además vigilar que del producto total de la presa, se destinase una parte a cubrir los gastos legítimos ocasionados.

Las que derivaran en litigio, recurso o apelación, se mantendrían en depósito, aunque les hubiesen declarado por buenas, hasta esperar la resolución del rey, en vista de los autos, que se le debían enviar para su resolución, pero podían venderse de cualquier manera manteniéndose su producto bajo custodia.

En cuanto a las presas hechas a los ingleses y franceses sorprendidos ejerciendo el contrabando o fondeados en las costas indianas, debían esperar la resolución del rey, aun cuando se hubiesen declarado de buena presa por el juzgado de presas. En este caso, es clara la preocupación de la Corona española encaminada a evitar conflictos con las otras potencias (Francia e Inglaterra), revisando los juicios de presas para verificar su correcta sustanciación.

III. LAS COMPAÑÍAS DE COMERCIO Y EL CORSO: LA REAL COMPAÑÍA GUIPUZCOANA DE CARACAS Y LA REAL COMPAÑÍA DE FILIPINAS

Como ya se mencionó, a partir de las nuevas condiciones dadas por la firma del Tratado de Utrecht, la amenaza inglesa sobre las Indias, cuya mejor defensa frente a un intento de conquista era su tamaño y la sólida implan-

tación hispánica, estaba agravada por intentos de usurpaciones territoriales, el contrabando y debilidades propias, sobre todo en Panamá y Cuba.⁸¹⁴ Dentro de las medidas adoptadas por Felipe V para contrarrestar el poderío naval inglés y abatir el contrabando que las naciones europeas hacían en las Indias, estuvo crear una serie de fuertes compañías comerciales con varias concesiones monopolistas para comerciar en el continente americano.⁸¹⁵ En esos momentos, la urgente necesidad de mejorar las defensas americanas propiciaba la aprobación de compañías comerciales de corte militar, que combatesen el contrabando.⁸¹⁶

Pese a la oposición de los consulados y del Consejo de Indias, el 25 de septiembre de 1728 se fundó la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, publicándose en esa fecha sus privilegios. Contaba con al nacer con “una compleja y eficaz plataforma de infraestructuras, recursos materiales y naturales, personal, tradición marítima y tecnología en el país vasco, difícilmente equiparables por otras provincias del reino...”⁸¹⁷

La compañía subsistió hasta 1784, pues a partir del 8 de julio de ese año se aprobó la creación de una nueva compañía que la absorbiera, denominada Real Compañía de Filipinas.⁸¹⁸

Básicamente, y de acuerdo con lo señalado por Hussey, el clausulado de la cédula de fundación de la compañía establecía que debía despachar dos buques anuales de 50 cañones aproximadamente y bien armados a Caracas.

⁸¹⁴ En el caso concreto de Cuba, en 1737 se discutió la aprobación de un proyecto para integrar una compañía corsaria integrada por seis bajeles, con base en la Habana, por ser ésta “la llave de la Nueva España”. El proyecto fue aprobado y puesto en operación ese mismo año. Véase *Copia del proyecto del señor infante almirante sobre el establecimiento de una escuadra que se emplee en el corso, a fin de que se den providencias para su puntual cumplimiento, 19 de septiembre de 1737*, A. G. N., Reales Cédulas Originales, vol. 57, exp. 54, f. 12. Al virrey de la Nueva España se le ordenó proveer las ayudas necesarias para el abastecimiento de la escuadra. La mitad de ella se establecería en las costas de Cartagena y la otra mitad en La Habana. Véase *El marqués de Somodevilla al Arzobispo Virrey de la Nueva España, con noticia de las providencias de la salida de la escuadra que se tenía en proyecto y previene las conducentes a su manutención, 30 de septiembre de 1737*, A. G. N., Reales Cédulas Originales, vol. 57, exp. 60, f. 6. Ambos documentos también en *Aviso del establecimiento de una escuadra en la Habana y copias del proyecto del señor infante Don Felipe, 7 de enero de 1738*, A. G. N., vol. 58, exp. 12, f. 14.

⁸¹⁵ Véase Bernal, Beatriz, “La política comercial marítima de España en Indias”, *Estudios en homenaje a Jorge Barrera Graf*, cit., p. 219.

⁸¹⁶ Hussey, Ronald Dennis, *La Compañía de Caracas 1728-1784*, trad. de Leopoldo Landeta, Caracas, Banco Central de Venezuela, 1962, p. 37.

⁸¹⁷ Vivas Pineda, Gerardo, *La aventura naval de la Compañía Guipuzcoana de Caracas*, Caracas, Fundación Polar, 1998, p. 29.

⁸¹⁸ Como veremos adelante, se intentó poner en marcha esta compañía en 1733 sin éxito.

Las embarcaciones podían cargar toda clase de mercancías en España y descargar lo que desearan en La Guaira y el resto en Puerto Cabello, puertos entre los que podía comerciar con entera libertad.

La compañía gozaba de la protección real, con orden expresa a las autoridades indianas de reconocer los privilegios a ella otorgados.

En lo referente a las presas, de acuerdo con el artículo 5o., el gobernador de Caracas era quien tenía la competencia para conocer todo lo concerniente a la captura de los contrabandistas, las presas y las operaciones y agentes de la compañía en Indias, inhibiendo a virreyes, audiencias, ministros, tribunales, presidentes, capitanes generales, corregidores, gobernadores, alcaldes mayores y ordinarios, y cualquiera otros jueces y justicias de las Indias. Las apelaciones en estos procedimientos se elevaban ante el Consejo de Indias.⁸¹⁹ En el supuesto de que los apresamientos se llevaran a cabo durante el viaje de regreso a España, el juez competente era el de arribadas.

Como guardacostas, la compañía debía mantener una o más de sus embarcaciones de carga y algunos menores para que patrullasen la costa, con toda la autoridad necesaria para apresar a los buques contrabandistas.

En cuanto a la repartición de las presas, la compañía gozaba de un régimen especial. Los buques y mercancías declaradas de buena presa se venderían exentas del pago de alcabala y su producto se dividiría en dos terceras partes para la empresa y un tercio para oficiales y tripulación. Además, gozaba de un derecho de preferencia en la compra de las mercancías apresadas y estaba autorizada a venderlas como si se hubieran traído directamente de la Península.⁸²⁰ Los prisioneros extranjeros se debían remitir al intendente de Marina en España.

Para todo lo no expresado en la real cédula de su fundación, la compañía se debía a tener a lo establecido por la O. C. de 1674 y por el Proyecto de Galeones de 1720.⁸²¹

Dentro de las actividades corsarias para combatir el contrabando de la Compañía Guipuzcoana, sabemos por un informe presentado al gobernador de Caracas por Joseph de Amenaban, factor principal de la compañía,⁸²² el

⁸¹⁹ Hussey, Ronald Dennis, *La Compañía de Caracas 1728-1784*, cit., p. 66.

⁸²⁰ *Ibidem*, p. 67. La Real cédula sobre comisos de 14 de junio de 1764, no era aplicable a las presas hechas por la compañía, de acuerdo con la nota en ella inserta, al final de la demostración relativa a los comisos de mar.

⁸²¹ *Ibidem*, p. 68.

⁸²² *Noticia de las embarcaciones Corsarias, ó Guardacostas que tiene la R^l. Compañía Guipuzcoana para impedir el comercio clandestino, y de las que actualmente están en la campaña a saver, 28 de septiembre de 1772, Caracas, Joseph de Amenaban, A. G. S., Estado 6986.*

número y clase de embarcaciones corsarias con que contaban, que para 1772 era el siguiente:⁸²³

NOTICIA de las Embarcaciones Corsarias, ò Guarda Costas que tiene la Real Compañía Guipuzcoana para impedir el Comercio Clandestino, y de las que actualmente estàn en Campaña asaver. En Campaña cruzando entre *Puerto Cav.^o* y la *Guaira* Balandra Nra Sra de Aranzasu àl cargo del Comandante de Guarda-Costas D.n Vicente Antonio de Ycuza:

Ydem	San Joseph, alias, la Aguila, su Cap. ⁿ d. Joseph Lorenzo de Goicoechea
Ydem	San Antonio, alias, la Prusiana: su Cap. ⁿ d. Xavier de Xau-regui
A barlovento de la Guaira <i>hasta Cumanà</i>	
Bergantín	Nra Sra del Choro: Capitan d. Martín de Uribe.
Lanchas armadas q. ^e acompañan à otras Embarcaciones maiores	
Concepcion	Su Patron Juan Manuel de Larrea.
S. Nicolas	Ydem. Nicolas Ybillos.
Lanchita S. Joseph	cuio Patron se pone de à Bordo de la Embarcacion que acompañaria, quando lo pide la necesidad.
<i>En Puerto Cavello.</i>	
Fragata S. Raphael	:que acava de Retirarse de Campaña.
Lancha S. Fernando	:Ocupada en recorrèr à Sotavento de aquèl Puerto; al cargo del Patron Antonio Gil.
Canoa S. Antonio	:Patron Juan Bern. ^{do} Lopez: que acompaña à la citàda Lancha
Faluita	Roque de Sola su Patron: ronda de noche las inmedias. ^{es} de aquèl Puerto.
Piragua la Felipota:	Se està actualmen. ^{te} acavando de Recorrèr para agregarse à las Balandras.
<i>En la Guaira</i>	
Canoa la Burra:	Patron Joseph de Ynarrea: destinada àl resguardo de aquèl Puerto.
Lancha Cathalana:	Desarmada hòy para las ocurrencias de descargas V.
Caracas 28:de Septiem. ^e de 1772	
Joseph de Amenaban”	

⁸²³ Decidimos transcribirlo por constituir un excelente medio para ilustrar el tamaño y la importancia en el combate al contrabando de las fuerzas corsarias de la Compañía Guipuzcoana.

El éxito de la Compañía Guipuzcoana en el combate al contrabando se evidencia por la creación por parte de los holandeses en Curazao de una compañía compuesta por cuatro balandras, comandada por el capitán español Gabriel Jacob Moreno Henríquez, para su combate.⁸²⁴

Por otra parte, el éxito indujo a que en 1731 se brindase el apoyo necesario para el establecimiento de la Real Compañía de Filipinas, cuyo ámbito de acción tendría como centro la ciudad de Manila.⁸²⁵ El 29 de mayo de 1733 se constituyó mediante Real Provisión de Felipe V,⁸²⁶ sin embargo, según Arauz Monfante, fue un primer establecimiento fallido, y no sería sino hasta 1785 cuando efectivamente entraría en funciones.⁸²⁷ De cualquier manera, es importante conocer los privilegios otorgados a la Compañía de Filipinas en materia de corso y presas.

En primer lugar, debemos señalar que la creación de la Compañía de Filipinas significó la derogación expresa de acuerdo con la prefacción de la real provisión, de la ley XXXIV, título XXXV, libro IX de la *Recopilación de Indias*, misma que establecía limitantes al tráfico filipino.

La compañía tendría una duración de 20 años, con la posibilidad de ampliarlos. La real provisión consta de prefacción y 58 artículos.

En cuanto a la tripulación de sus embarcaciones y sus oficiales, el capitán debía ser siempre español, al igual que al menos la mitad de la tripulación. Las embarcaciones podían arbolar la bandera real y además contar con un sello particular con las armas de la ciudad de Cádiz. Dichas embarcaciones debían ser tratadas en los puertos americanos como si fueran de la Real Armada, y los oficiales y gente de mar que estuviere en servicio gozarían de los mismos fueros y privilegios que los de la mencionada Armada.⁸²⁸

⁸²⁴ *Consulta del Consejo de Indias del 8 de agosto de 1738 sobre presas hechas a holandeses en los mares de América, de las que ha pedido su restitución el Ministro de los Estados Generales. Oficios que ha pasado el marqués de Sn Gil en quanto a estos asuntos*, A. G. S., Estado, 6361.

⁸²⁵ Arauz Monfante, Celestino Andrés, *cit.*, t. II, p. 215.

⁸²⁶ Copia de la *real provisión* se puede consultar Muro Orejón, Antonio, *Cedulario Americano del siglo XVIII*, *cit.*, t. III, núm. 74, pp. 127 y ss. De cualquier manera, el corso filipino contra los moros se venía realizando ya desde tiempo atrás. En 1761 se ordenó que se entregaran anualmente 50,000 pesos al situado en Filipinas para armar corsarios contra los moros. Véase *Minuta de la respuesta del virrey marqués de Croix al despacho de los oficiales reales de Manila, sobre la remisión de caudales adicionales en el Real Situado de Filipinas para la construcción de fuerzas y embarcaciones de corso en contra de los moros (Manila a 20 de julio de 1767), México a 2 de marzo de 1768*, A. G. N., Marina, vol. 25, exp. 38, fs. 62-65.

⁸²⁷ Arauz Monfante, Celestino Andrés, *op. cit.*, nota a pie número 762.

⁸²⁸ *Real provisión de 29 de mayo de 1733*, artículos 16 y 37.

En cuanto a las presas, aquellas que hicieran los navíos de la compañía tanto de piratas como de enemigos de la Corona pasaban a ser propiedad de ella, debiendo pagar únicamente el 10% de su valor a la Real Hacienda, sobre el avalúo de sus efectos y casco, que podían vender o permutar los directores de la compañía o sus factores en cualquier puerto de los dominios del rey, quedando exenta de cualquier otro derecho.⁸²⁹ Finalmente, la real provisión podía ser modificada a propuesta fundada de los directores de la compañía.⁸³⁰

Años más tarde, a raíz de la situación económica de Cuba y con el objetivo de combatir al contrabando y defender la isla junto con La Florida, además de abastecer de tabaco, azúcar y corambre a los puertos españoles y asistir a la armada de Barlovento, el 18 de diciembre de 1740 se fundó la Real Compañía de La Habana.⁸³¹

La real cédula no contiene mayor disposición sobre presas, pese a que uno de los objetivos explícitos de su fundación es el combate al contrabando. En su artículo XXXIII se establecía que la compañía debía armar a su costa las embarcaciones menores para el transporte y tráfico de sus mercancías de unos puertos a otros en Cuba, para recorrer así la costa sur de la isla y combatir el contrabando. Debemos mencionar que la *Real Cédula sobre comisos de 14 de junio de 1764 y demostración práctica*, establecía que por *real cédula* de 29 de julio de 1763, el rey declaró que desde el 18 de ese mismo mes y año, no estaba obligada la Compañía de La Habana a pagar otro derecho, aparte del octavo del Almirantazgo, por las presas hechas por sus corsarios, en los mismos términos que la Guipuzcoana. De lo anterior podemos entender que el repartimiento de las presas era el mismo que el de la compañía de Caracas.

En cuanto a los privilegios, la compañía estaba bajo la protección real y sus navíos y dependientes gozaban de los mismos fueros y exenciones concedidas a la Real Armada.⁸³²

Como podemos constatar, la Corona acudió al corso constantemente para defender las costas americanas y perseguir el contrabando. La participación de empresarios, particulares y comerciantes que, asociados en compañías de comercio, significaron una solución momentánea al menos al problema de abastecimiento y defensa indianos.

⁸²⁹ *Real provisión...*, artículo 23.

⁸³⁰ *Ibidem*, artículo 55.

⁸³¹ La *Real Cédula* de su fundación se puede consultar en Muro Orejón, Antonio, *Cedulario Americano del siglo XVIII*, cit., t. III, núm. 117, pp. 253 y ss.

⁸³² *Ibidem*, artículo XXXVIII.

IV. INSTRUCCIÓN DEL 9 DE AGOSTO DE 1774 DEL COMANDANTE
DE MARINA JUAN BAUTISTA BONET PARA EL RÉGIMEN
DE LOS GUARDACOSTAS DE LA ISLA DE CUBA⁸³³

El 9 de agosto de 1774, el comandante de Marina Juan Bautista Bonet remitió la instrucción que formó para regir las actividades de los guardacostas de la isla de Cuba formada el 1o. de diciembre de 1772 a Julián de Arriaga, debido a que el intendente de ejército de la Habana había sido informado que la Corte tenía un concepto demasiado rígido y peligroso del manejo de los guardacostas cubanos, por lo que la instrucción debía ser revisada por la junta del Departamento de Marina para su posible modificación.⁸³⁴

Posteriormente, el 28 de octubre de ese año, en la isla de León el director general de la armada remitió a Julián de Arriaga el informe de la junta del Departamento de Marina manifestándole que en opinión de ésta, la instrucción no merecía objeción alguna, y que de su lectura se acreditaba el conocimiento y madurez con que había sido preparada.⁸³⁵

El informe de la junta y la instrucción de Bonet le fueron entregados a Pedro Castejón, quien señaló que encontraba el artículo 7o. de la instrucción difícil de cumplir por los corsarios. Dicho artículo establecía que los guardacostas podían aprehender cualquier embarcación extranjera aunque no encontraran en ella la carga de contrabando, siempre y cuando por testigos o de otra manera conveniente se pudiera comprobar que habían comerciado con españoles en las costas cubanas. Castejón decía que para poder probar que se había efectivamente llevado a cabo dicho comercio ilícito, era necesario al menos una semi probanza, pues la tripulación de la embarcación extranjera negaría los cargos y al no encontrarles la carga comerciada ¿en dónde se obtendrían los testigos necesarios? De ahí que difícilmente se pudiera cumplir con el artículo en cuestión.

Finaliza Castejón su informe señalando que la averiguación les corresponde a los gobernadores de las costas, quienes si lo quisieran, podrían terminar con el contrabando. Aquí Castejón cerraba su informe con una clara referencia a la inactividad de los gobernadores cubanos en la represión del

⁸³³ *Ynstruccion que han de obserbar los Comandantes de los Buques del Rey, Guarda-Costas de esta Ysla de Cuba, por el Comandante de Marina, Juan Bautista Bonét*, Havana, 9 de agosto de 1774, A. G. S., Estado, 6986.

⁸³⁴ *Juan Bautista Bonet a Julián de Arriaga*, A. G. S., Estado, 6986.

⁸³⁵ *Informe de la junta del departamento de marina*, A. G. S., Estado, 6986.

contrabando, sin que su comentario mereciera respuesta alguna por parte de Arriaga.⁸³⁶

El 21 de agosto de 1775 se emitió una real orden con la aprobación de la instrucción, con la salvedad de que el artículo 7o. debía eliminarse. La aprobación le fue remitida al intendente de ejército de la Habana, al intendente de Marina y al gobernador de la Habana, quienes en cartas del 2 de noviembre, 8 de noviembre y 6 de noviembre de ese año respectivamente acusaron recibo de la misma y se comprometieron a su observancia.⁸³⁷

La instrucción consta de prefacción y 13 artículos, de los cuales el 7o. fue derogado por disposición expresa del rey. En la prefacción se establecía que su objetivo era extinguir “por todos los medios posibles” el contrabando que se practicaba en la isla de Cuba, particularmente en las costas del sur. El rey dispuso armar guardacostas para que haciendo el corso, combatieran el comercio ilícito.

Las embarcaciones necesarias para tal efecto debían ser lanchas grandes, armadas para entrar en los esteros y ensenadas de poco calado. Los corsarios debían apresar a los extranjeros que encontraran establecidos en barracas o chozas en cualquier lugar de las costas cubanas y de la isla de Pinos, ya que estando prohibido su desembarco en ellas, sólo podían estar ahí para hacer el contrabando. Sin embargo, si lo único que estaban haciendo era pescar y no se les encontraba mercancía, se les debía de amonestar para que abandonaran el sitio.⁸³⁸ Igualmente sucedía en el caso de que encontraran buques que por el mal tiempo habían tenido que refugiarse para hacer reparaciones, a quienes se les podía otorgar el tiempo necesario para sus trabajos e inclusive auxiliarles en ellos.

En cuanto a las detenciones, los corsarios debían sujetarse a la real orden de 14 de enero de 1772 y en materia de presas, a lo dispuesto por las ordenanzas de la armada de 1748.

Resulta interesante el texto del artículo 6o. de la instrucción, que establecía que siendo uno de los principales encargos de la Corte el que no se diera motivo alguno de queja por parte de los extranjeros, en concordancia con la real orden de 14 de enero de 1772, se insistía a los corsarios a no aprehender embarcaciones inglesas, francesas y en general extranjeras si contaban con los pasaportes necesarios para su navegación, a menos de que la hubieran

⁸³⁶ *Informe de D.ⁿ Pedro Castejón*, A. G. S., Estado 6986.

⁸³⁷ Las comunicaciones remitidas a las autoridades referidas y sus respuestas se encuentran todas en A. G. S., Estado 6986.

⁸³⁸ *Ynstruccion que han de observar...., cit.*, artículo 2o.

encontrado fondeada en algún surgidero o sobre la costa con indicios de haber hecho el contrabando.⁸³⁹

Durante el procedimiento de presas, una vez efectuado el inventario, el ganado que se hubiera encontrado a bordo de las presas debía ser entregado al subdelegado o ministro de la Real Hacienda más cercano para que de inmediato procediera a subastarlo y adjudicarlo al mejor postor. Los reos debían rendir su declaración sobre la aprehensión, así como lo debían hacer los tripulantes del corsario. Si por alguna razón hubiera sido necesario al corsario dejar algunos reos, debía cuidar siempre llevar varios consigo para testificar. Si era el buque apresado imposible de conservar, se debía quemar aprovechando antes sus aparejos para el corsario.⁸⁴⁰

Contra los contrabandistas españoles se estableció que si se encontraba un barco fondeado en puerto en donde no residiera un ministro de la Real Hacienda, caerían en comiso, y se les consideraría tratantes por el simple hecho de hallarse fuera de los puertos permitidos.⁸⁴¹

V. LOS CORSARIOS Y SU FUNCIÓN COMO GUARDACOSTAS EN LA NUEVA ESPAÑA

Los antecedentes de los guardacostas novohispanos se remontan al apresto de navíos para la defensa costera y protección de los navíos mercantes españoles, directamente relacionado con el tráfico indiano, lo constituye la “Armada de la Guarda de las Costas de Andalucía”, también llamada “Armada de la Guardia de la Carrera de las Indias”, o “Armada de Defensa”, aparecida como tal en 1521, que si bien no tuvo como marco de actuación las Indias, sí se encargó de proteger en su trayecto a los navíos de la Carrera de Indias que tan importantes ingresos reportaba a la Corona española.⁸⁴² El marco de actuación de la Armada Guardacostas como la denomina Esteban Mira Caballos fue,

⁸³⁹ *Ibidem*, artículos 6o. y 8o.

⁸⁴⁰ *Ibidem*, artículo 12.

⁸⁴¹ *Ibidem*, artículo 13.

⁸⁴² Veitia Linaje, Joseph de, *Norte de la contratación de las Indias Occidentales*, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales del Ministerio de Hacienda-Fábrica Nacional de Moneda y Timbre, ed. facsimilar, 1981, lib. II, cap. IV, núms. 3 y 4. Veitia sitúa el origen de la Armada Real de la Guardia de la Carrera de las Indias en 1522; sin embargo, Mira Caballos señala que era la misma creada en 1521, véase Mira Caballos, Esteban, “La Armada Guardacostas de Andalucía y la defensa del Atlántico (1521-1550)”, *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval-Armada Española, año XV, núm. 56, 1997, p. 8.

en primer lugar, el trayecto Azores-Sanlúcar, acompañando a las naves que venían de regreso del Nuevo Mundo cargadas de mineral precioso... En segundo lugar, las costas en torno al cabo de San Vicente y el trayecto de Sanlúcar a Cádiz... Y en tercer y último lugar, la vía Sanlúcar-Canarias, protegiendo a las flotas que partían de Sevilla con destino a Indias...⁸⁴³

En Tierra Firme se habían armado dos galeras y una saetía para proveer a la defensa de las costas en contra de los piratas franceses e ingleses.⁸⁴⁴ El 30 de enero de 1578, dados los daños, las muertes y los robos causados por dichos piratas, se dictó una cédula real dirigida a la Audiencia de la ciudad de Los Reyes en Perú, ordenando que a efecto de procurar forzados al remo de dichas embarcaciones y en atención a que de España no se podían enviar, se ordenó que todos los delinquentes que fueran condenados a galeras, se debían destinar al servicio de tales navíos guardacostas.⁸⁴⁵

El 3 de febrero de ese mismo año, se dispusieron dos galeras y una saetía que estarían a cargo de Pedro Vique Manrique como general de las mismas, para prestar el servicio de guardacostas también en las costas de Tierra Firme, que desempeñarían sus servicios aparte de las funciones ordinarias de los buques de la armada en Indias.⁸⁴⁶

Las instrucciones para el desempeño de su encargo le fueron entregadas el 5 de mayo de 1583, ordenándole obedecer al general de la armada de la guarda de la carrera y costas de las Indias. Debía residir en los puertos y costas de Tierra Firme y su principal fin era el de “*refiftir y ofender los co-*

⁸⁴³ Véase Mira Caballos, Esteban, “La Armada de la Guarda de las Costas de Andalucía (1521-1525)”, *Actas del II Congreso de Historia de Andalucía: Andalucía y América*, Córdoba, Consejería de Cultura y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía y Obra Social y Cultural Cajasur, 1994, más reciente Mira Caballos, Esteban, *Las armadas imperiales. La guerra en el mar en tiempos de Carlos V y Felipe II*, Madrid, La Esfera de los Libros, 2005.

⁸⁴⁴ Véase Cruz Barney, Óscar, *El combate a la piratería en Indias 1555-1700*, México, Universidad Iberoamericana-Oxford University Press, 1999, p. 13.

⁸⁴⁵ “Cédula del 30 de enero de 1578, que manda que los que se condenaren a galeras se embien a las que andan en la costa de tierra firme para que sirvan en ellas”, en Encinas, Diego de, *Cedulario indiano*, Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, ed. facsimilar de la única de 1596, 1945, t. II, fols. 94 y 95; véase también la “Cédula del 30 de enero de 1580, que manda a la audiencia de los Reyes, que todos los que condenaren a galeras, los embien a las del cargo de don Pedro Vique, en Cartagena”, *ibidem*, t. I, fols. 302 y 303.

⁸⁴⁶ *Cédula del 3 de febrero de 1578 que dispone y manda que aya dos galeras y una saetia para la guarda y defensa del puerto de Cartagena, y de los otros a el comarcanos, y que sea cabo dellas don Pedro Vique Manrique*, *ibidem*, t. IV, fol. 41.

farios que las infestá”, proveyendo que las galeras y saetía estuviesen bien armadas y con la tripulación necesaria.⁸⁴⁷

Dichas galeras fueron enviadas en 1587 para combatir a los piratas y corsarios que operaban en las costas de las islas de la Margarita y Cumaná, con la especial instrucción de llevar las presas que hicieren a Cartagena.⁸⁴⁸

Durante el siglo XVII destacan las acciones del virrey de la Nueva España Conde de Galve, que llevó a cabo en 1688 una serie de operaciones en contra de los piratas de la costa de Nueva Galicia, enviando en dos ocasiones armadas en su persecución. Para ello utilizó los fondos aportados por los eclesiásticos y el consulado de la ciudad de México, mandando fabricar los navíos de guerra necesarios, todo lo cual recibió la aprobación real, en respuesta a un informe rendido por la Real Audiencia de México en 1689.⁸⁴⁹

El conde de Galve tuvo el especial encargo de formar una armada de navíos guardacostas que vigilaran las costas del mar del sur de la Nueva España, financiándola con el impuesto de la media anata que el rey había mandado cobrar en 1687 por cuatro años de las encomiendas de indios de todas las provincias de la Nueva España.⁸⁵⁰

En materia de defensa, el virrey novohispano en su carácter de capitán general, disfrutaba de la más amplia iniciativa para actuar, inclusive en acciones de guerra⁸⁵¹ y gozaba además de jurisdicción sobre la Marina.⁸⁵² Solórzano⁸⁵³ señala que en Indias, podían hacer y despachar en las provincias

⁸⁴⁷ *Instrucion del 5 de mayo de 1583 que su Magestad dio a don Pedro Vique Manrique, general de las galeras de la guarda de las costas de Indias, ibidem*, t. IV, fols. 41-45.

⁸⁴⁸ *Cédula del 21 de abril de 1587 que manda al cabo de las galeras de Tierra firme que corra con ellas las coftas de Cumana y la Margarita y trayga las presas a Cartagena, ibidem*, t. IV, fol. 46.

⁸⁴⁹ *Piratas, Comunicando a la Audiencia de México haber recibido el parte de las operaciones que el Virrey Conde de Gálvez ejecutó contra los piratas de las costas de la Nueva Galicia*. 2 de junio de 1691, A. G. N., Reales Cédulas Duplicadas, vol.39, exp. 67, fs. 85 y 86; Cruz Barney, Óscar, *El combate a la piratería en Indias 1555-1700, cit.*, p. 14.

⁸⁵⁰ *Piratas. Del armamento para combatir a los piratas del mar del sur*, 16 de octubre de 1690, A. G. N., Reales Cédulas Originales, vol. 23, exp. 86, fs. 347 y 348v.

⁸⁵¹ Véase Ortega y Cotes, Ignacio Joseph, *Questiones del derecho público en interpretación de los tratados de paces*, Madrid, Oficina de Antonio Marín, 1747, cap. XXVIII, núm. 7, pp. 330 y 331.

⁸⁵² Rubio Mañé, José Ignacio, *El Virreinato. Orígenes y jurisdicciones, y dinámica social de los virreyes*, 2a. ed., México, Fondo de Cultura Económica-UNAM, 1992, t. I, pp. 111, 113 y 114; Dougnac Rodríguez, Antonio, *Manual de historia del derecho indiano*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1994, p. 113.

⁸⁵³ Solórzano y Pereyra, Juan de, *Política indiana, cit.*, lib. V, cap. XIII.

de su gobierno en aquellos casos en los que no se les hubiere específicamente exceptuado, “todo aquello que pudiera el Príncipe que los nombró si en ella se hallara presente, y que por esta razón su jurisdicción y potestad se ha de tener y juzgar más por ordinaria que por delegada”. Continúa más adelante diciendo que “así por sus poderes é instrucciones, como por costumbre antigua, pueden ordenar y disponer todo aquello que juzgaren convenir para la seguridad, quietud y buen gobierno de las Provincias de su cargo...”.

Señala además que podían los virreyes disponer expediciones militares para la guarda y defensa de sus provincias, para lo que se les da el título, aparte del de virreyes, de capitanes generales de tales provincias.

El régimen jurídico de los guardacostas estaba definido tanto por las disposiciones contenidas en las ordenanzas de corso,⁸⁵⁴ cédulas sobre comisos y ordenanzas de la armada, a saber: las redactadas por Alonso de Balbús⁸⁵⁵ *Ordenanzas e instrucciones que fe han de obfervar en el Cuerpo de la Marina de España* expedidas en Cádiz el 16 de junio de 1717 y reimprimadas en México en 1738,⁸⁵⁶ las *Ordenanzas, e instrucciones generales, formadas de real orden, de lo que fe debe obfervar por los Intendentes, y demás Minifistros de Marina, y dependientes del Minifterio de ella, fegun lo respectivé al empleo, y encargo de cada uno, para la mejor adminisfracion de la Real Hazienda, y cuenta, y razon de ella*, de 1738, también reimprimadas en México,⁸⁵⁷ las *Ordenanzas de S.M. para el gobierno militar, político y económico de su Armada naval* de 1748, las *Ordenanzas generales de la Armada Naval* de 1793 que mantuvieron vigentes a las anteriores de 1748 en diversos puntos como son justicia, policía y disciplina de los bajeles de

⁸⁵⁴ De fechas 1621, 1674, 1702, 1716, 1718, 1762, 1779, 1794, 1796 y 1801. Véase nuestro trabajo *El régimen jurídico del corso marítimo: el mundo indiano y el México del siglo XIX*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1997, p. 138.

⁸⁵⁵ Tanzi, Héctor José, “La justicia naval militar en el periodo hispano”, *Revista de Historia de América*, México, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, núms. 67 y 68, enero-diciembre de 1969, p. 83.

⁸⁵⁶ AGN, Bandos, vol.3, exp.12, fs. 55-94v. Su descripción bibliográfica es la siguiente: +/ORDENANZAS,/E INSTRUCCIONES,/que fe han de obfervar en el/Cuerpo de la Marina de/ España./viñeta con escudo real/Impreffas en Mexico, en la Imprenta Real del Superior/Gobierno, de doña Maria de Rivera./Año de 1738. En cuarto, 74 páginas más portada.

⁸⁵⁷ A. G. N., Bandos, vol. 3, exp. 13, fs. 95-149. Su descripción bibliografica es la siguiente: ORDENANZAS,/ E INSTRUCCIONES/GENERALES, / FORMADAS DE REAL/ ORDEN,/ de lo que fe debe obfervar por los Intenden-/ tes, y demás Minifistros de Marina, y depen-/ dientes del Minifterio de ella, fegun lo ref-/ pectivé al empleo, y encargo de cada uno,/ para la mejor adminiftracion de la Real/ Hazienda, y cuenta, y razon/de ella./ Año viñeta con escudo real 1738./ REIMPRESAS EN MEXICO:/ En la Imprenta Real del Superior Gobierno, y del Nuevo Rezado, de Doña/Maria de Rivera; en el empedradillo, folio, 105 páginas más portada, decreto en dos páginas al inicio y decreto en una página al final.

guerra y la *Real Ordenanza naval para el servicio de los baxeles de S. M.* de 1802, que estuvo vigente sólo hasta 1806 en que se retomó la de 1793.⁸⁵⁸ Asimismo, se rigieron por diversas disposiciones específicas para cruzar las diferentes regiones americanas. Así, nos encontramos con disposiciones locales para los guardacostas que estaban encargados de vigilar el seno mexicano, o con disposiciones para guardacostas de la isla de Cuba, como es el caso de la instrucción que envió el 9 de agosto de 1774 Juan Bautista Bonet que ya señalamos para regir las actividades de éstos formada el 10. de diciembre de 1772 a Julián de Arriaga para ser revisada por la junta del Departamento de Marina.⁸⁵⁹

En este caso, el 21 de agosto de 1775 se emitió una real orden con la aprobación de la instrucción con alguna salvedad, remitida al intendente del ejército de la Habana, al intendente de Marina y al gobernador de la Habana, quienes en cartas del 2, 8 y 6 de noviembre de ese año respectivamente acusaron recibo de la misma y se comprometieron a su observancia.⁸⁶⁰

La instrucción cubana consta de prefación y 13 artículos, de los cuales el 7o. fue derogado por disposición expresa del rey. En la prefación se establecía que su objetivo era extinguir “por todos los medios posibles” el contrabando que se practicaba en la isla de Cuba, particularmente en las costas del sur. El rey dispuso armar guardacostas para que haciendo el corso, combatieran el comercio ilícito.

Las embarcaciones necesarias para tal efecto debían ser lanchas grandes, armadas para entrar en los esteros y ensenadas de poco calado. Los guardacostas debían apresar a los extranjeros que encontraran establecidos en barracas o chozas en cualquier lugar de las costas cubanas y de la isla de Pinos, ya que estando prohibido su desembarco en ellas, sólo podían estar ahí para hacer el contrabando. Sin embargo, si lo único que estaban haciendo era pescar y no se les encontraba mercancía, se les debía de amonestar para que abandonaran el sitio.⁸⁶¹ Igualmente sucedía en el caso de que encontraran buques que por el mal tiempo habían tenido que refugiarse para hacer reparaciones, a quienes se les podía otorgar el tiempo necesario para sus trabajos e inclusive auxiliarles en ellos.

⁸⁵⁸ Tanzi, Héctor José, “La justicia naval militar en el periodo hispano”, *Revista de Historia de América*, cit., p. 84.

⁸⁵⁹ *Juan Bautista Bonet a Julián de Arriaga*, A. G. S., Estado, 6986.

⁸⁶⁰ Las comunicaciones remitidas a las autoridades referidas y sus respuestas se encuentran todas en A. G. S., Estado 6986.

⁸⁶¹ *Ynstruccion que han de observar...*, cit., artículo 2o.

En cuanto a las detenciones, los guardacostas-corsarios de la Isla de Cuba debían sujetarse a la real orden de 14 de enero de 1772 y en materia de presas, a lo dispuesto por las ordenanzas de la armada de 1748.

De hecho, a los corsarios que se destinaban a la función de guardacostas se les debía de llamar precisamente “guardacostas” y no corsarios.⁸⁶²

1. *La Instrucción para los Comandantes de Embarcaciones Guardacostas del 2 de abril de 1784*

El 2 de abril de 1784, se expidió en Cádiz una minuciosa Instrucción para Comandantes de Embarcaciones Corsarias-Guardacostas⁸⁶³ que consta de 93 artículos. En ella se estableció que todo comandante nombrado para embarcaciones guardacostas estaba obligado a asistir acompañado de sus oficiales, al reconocimiento del estado del buque bajo su mando, así como a la entrega de los pertrechos y víveres pertenecientes a su armamento dando parte por escrito de los mismos. También debía preparar una lista de los individuos de su tripulación.⁸⁶⁴

Anterior a su partida, y para evitar confusiones, se debían de nombrar a los artilleros, a los encargados de los botes, etcétera, para que todos los tripulantes estuvieran enterados de sus respectivas funciones de combate, así como designar a un cabo de armas para que verificase el debido cumplimiento de las funciones asignadas.⁸⁶⁵ Asimismo, debían de contar con un escribano a bordo para cuidar de la administración y consumo de víveres, pertrechos y municiones. De las finanzas del buque debía dar cuenta el comandante al momento de desarmar el buque, siendo responsable de cualquier faltante.⁸⁶⁶ Ejemplo de lo anterior es el procedimiento iniciado en

⁸⁶² *El Gov.^{or} de Pto Rico Marcos Vergara a Julián de Arriaga, que en lo futuro dara el nombre de Guarda-Costas á las embarcaciones que destine contra el comercio ilícito p.a guardar las de esta Ysla.* 22 de diciembre de 1767, A. G. I., Santo Domingo 2513; véase artículo 19; véase asimismo Rodríguez Treviño, Julio César, “Los corsarios hispanos y franceses en el seno mexicano ¿combatientes o cómplices del comercio ilícito? (1796-1808)”, en Rodríguez Díaz, María del Rosario y Castañeda Zavala, Jorge, *El Caribe: vínculos coloniales, modernos y contemporáneos. Nuevas reflexiones, debates y propuestas*, México, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo-Instituto Mora, Instituto de Investigaciones Históricas-AMEC, 2007.

⁸⁶³ Copia de la misma se puede consultar en *Expediente promovido por D. José Lostonó y Rosas Com.^{te} general de los Resguardos de R.^l Hacienda ...* a fojas 361-372. A partir de este momento *Instrucción de 1784*.

⁸⁶⁴ *Instrucción de 1784*, artículos 1o., 2o., 40, 42 y 43

⁸⁶⁵ *Ibidem*, artículos 4o. y 5o.

⁸⁶⁶ *Ibidem*, artículo 46.

1787 por José Lostonó y Rosas, comandante general de los resguardos de la Real Hacienda en Veracruz en contra de Salvador Menéndes, capitán del buque guardacostas de S. M. de nombre “Héroe”. En él, el capitán Menéndes después de haber sido privado de su cargo y sueldo, debió dar cuenta de todos los consumos realizados en su travesía.⁸⁶⁷

La Instrucción provee de órdenes precisas a los comandantes guardacostas en materia de prácticas, abordajes, estiba del navío, reconocimientos, cirujano, manejo de la pólvora, Diario de Navegación, carpintero, calafate, contraestre, guardas, condestable, inventarios, alimentación, trato a los enfermos, sucesión en el mando en el combate, policía, trabajos, seguridad, examen de la artillería, buen trato a la tripulación, etcétera.⁸⁶⁸ Inclusive se pretendía que estos últimos sirvieran con gusto en los buques, por lo que se prohibía fueran injuriados por los oficiales. La tripulación se regía por la Ordenanza de la Armada de 1748 en todo lo referente a los delitos cometidos a bordo.⁸⁶⁹

Los guardacostas estaban obligados a reconocer toda embarcación de comercio sin importar su nacionalidad, así como a auxiliar y defender a cualquier vasallo de la Corona española que esté comerciando o bien en combate con los enemigos de la misma. El comandante tenía para sí la obligación de dar la cara y presentar combate a cualquier embarcación enemiga, mientras que si fuera necesario entregarse o darse a la fuga, se requería de la aceptación y firma de los oficiales a bordo, previamente convocados a consejo.⁸⁷⁰ Además, una vez iniciado el combate la huida sólo se aceptaría en caso de que el buque guardacostas careciera de toda defensa, pues estaba en juego su honra y la del soberano.

Los guardacostas tenían prohibido tomar puerto⁸⁷¹ salvo en los siguientes supuestos:

⁸⁶⁷ Expediente promovido por D. José Lostonó y Rosas Com.^{te} general de los Resguardos de R.¹ Hacienda..., cit., a fojas 302-465.

⁸⁶⁸ Ibidem, artículos 60.-12, 15-18, 20-23, 31-36, 40, 51-53, 63-76 y 79.

⁸⁶⁹ Ibidem, artículo 93. Se trata del tratado quinto “De la disciplina y materias de justicia” de las Ordenanzas de Su Magestad para el gobierno militar, político y económico de su Armada Naval, Madrid, Imprenta de Juan de Zúñiga, MDCCXLVIII, t. I.

⁸⁷⁰ Ibidem, artículos 13 y 14, 26-29.

⁸⁷¹ Por “tomar puerto”, el *Diccionario de autoridades* señala que “además del fentido recto, que vale arribar à él, metaphoricamente fignifica, refugarfe en parte fegura de alguna perfeccion, è defgracia” (Real Academia Española, *Diccionario de autoridades*, ed. facsimilar de la de 1726, Madrid, Gredos, 1990, t. VI.) Es en este último sentido al que consideramos se refiere la Instrucción. *Instrucción de 1784*, artículo 30.

1. Huyendo de temporal.
2. Derrotada de temporal o combate.
3. Por falta de bastimento.
4. Por venir acosada de fuerzas superiores, lo que no podrá alegar si éstas no se pueden observar desde el puerto. No habiéndolas, deberá continuar con su viaje de acuerdo con las órdenes recibidas por su comandante.

Esta Instrucción es el antecedente de la instrucción provisional de Revillagigedo.

2. El nuevo plan de arreglo para los resguardos de Veracruz del virrey Manuel Antonio Flores

Mediante una real orden fechada el 23 de diciembre de 1787,⁸⁷² el rey Carlos III instruyó al virrey de la Nueva España Manuel Antonio Flores (17 de agosto de 1787/16 de octubre de 1789) para que le enviase una propuesta sobre los medios que debían tomarse para combatir el contrabando llevado a cabo tanto por españoles como por extranjeros en las costas de Veracruz, así como un plan para el arreglo de los resguardos de rentas de dichas costas y al reino de Nueva España. Cabe señalar que dichos medios y plan debían tener presentes “los grandes empeños de la Corona, y que ellos no permiten aumentarse los gastos que se hacen en la actualidad con este objeto”.

El 25 de abril de 1788, el virrey de la Nueva España acusó recibo de la real orden, ofreciendo cumplir debidamente con ella una vez que tuviera los elementos necesarios para ello. No será sino hasta dos meses después, el 25 de junio, que éste envió la propuesta al rey.

La exposición del virrey está dividida en tres puntos, a saber:

1. Resguardo de las costas por mar;
2. Resguardo por tierra, y
3. Resguardo de la bahía.

El virrey remite en lo referente al resguardo de las costas de Veracruz, a un plan formado por su intendente que veremos más adelante. Posterior-

⁸⁷² *Reales ordenes de 23 de Diciembre de 1787 y 10 de Noviembre de 88 sobre nuevo plan de arreglo para los resguardos de Veracruz*, A. G. N., Marina, vol. 51, exp. 4, fs. 244-284.

mente inicia un examen de la situación de las costas respecto del contrabando y los medios utilizados por los contrabandistas.

Primeramente, Manuel Antonio Flores sugiere la venta del bergantín guardacostas S. Mathias para ser sustituido por dos nuevas embarcaciones carenadas en la Habana. Deja de lado este punto para retomarlo nuevamente al final del expediente.

El virrey señala que por la costa de Barlovento de Veracruz hasta Soto la Marina y por la costa de Sotavento hasta Coatzacoalcos existen una serie de pequeñas aduanas marítimas y de alcabalas de tierra. Señala también que desde Soto la Marina hacia el norte no hay peligro de introducción de contrabando ya que las costas están pobladas de indios bravos que no llevan a cabo comercio alguno, por lo que tales circunstancias defienden por sí solas a las provincias.

Es la costa que va de Coatzacoalcos hacia el sur la que representa un grave peligro para la Corona. Para Manuel Antonio Flores, los habitantes de Campeche son “contrabandistas de origen”, gracias en gran parte al permiso que gozaban los ingleses de cortar el palo de tinte. La introducción de las mercancías se hacía mediante pequeñas embarcaciones que depositaban las mercancías en buques que posteriormente arribaban a Veracruz procedentes del mismo Campeche, Tabasco⁸⁷³ e Isla del Carmen. El virrey sugería que contra ellos se utilizaran los dos navíos propuestos.

En cuanto al resguardo por tierra, éste dependía en gran medida del celo con que jefes, ministros y empleados de la Real Hacienda en Veracruz desempeñaran su trabajo y en un momento dado del castigo ejemplar que se diera a los funcionarios desleales.

Del resguardo de la bahía, sugiere restablecer en sus funciones a la Balandra de Rentas que ya había operado anteriormente aunque sin mayor éxito debido a que por lo expuesto del puerto fue varada por los nortes.⁸⁷⁴

Con este punto termina su respuesta al rey, dejando el resto al plan de resguardos formado por el intendente de Veracruz, Pedro Corbalán, fechado el 11 de junio de 1788. En él, al hacer un diagnóstico del resguardo existente hasta ese momento afirma que los individuos que lo conforman no son del

⁸⁷³ En Tabasco, la práctica del contrabando por encomenderos, comerciantes y hacendados era común, por los beneficios que la actividad les reportaba. En el caso del cacao producido por los indígenas y que se intercambiaba por productos manufacturados con los contrabandistas extranjeros, los productores poco o nada se beneficiaban del comercio ilegal, pues los precios a los que vendían ellos el cacao era el mismo, sin importar su destino. Véase Ruiz Abreu, Carlos, *Comercio y milicias de Tabasco en la colonia*, México, Gobierno del Estado de Tabasco-Instituto de Cultura de Tabasco, 1989, p. 34.

⁸⁷⁴ De acuerdo a la *Real orden* de 6 de mayo de 1767.

todo convenientes, ya por vicios, ya por ineptitud, ofreciendo corregir la situación si se decide establecer el plan propuesto.

Corbalán sugiere el establecimiento de dos garitas con dos guardas cada una situada en la entrada de la bahía por la parte norte, para que vigilen constantemente e impidan la salida de embarcaciones menores. Además, propone el restablecimiento de la Balandra de Rentas.

Respecto del bergantín guardacostas “S. Mathias” que había entrado en servicio recientemente y con una sola salida proveniente de la Habana el 28 de junio de 1787, mencionado por el virrey, Corbalán sugiere igualmente que en vista de los grandes gastos que significa su manutención y su poca efectividad debía ser suprimido.

Por otra parte, siendo que el antiguo comandante del Resguardo, José Lostonó y Rosas, se había retirado, Corbalán sugería como sucesor en el cargo al capitán Francisco Soler, ayudante mayor del castillo de San Juan de Ulúa.⁸⁷⁵

El mismo Soler tenía un plan para la dotación del resguardo de Veracruz, según el cual parte del problema del contrabando se había presentado por la “falta de presencia del comandante [Lostonó]... en el resguardo de su mando por sus malas ausencias y ocupaciones, la inaptitud de los actuales Cabos, y la quietud en que a su arvitrio han estado los Dependientes”. Soler sugiere contratar nuevo personal esta vez calificado y de buena conducta y disposición. El costo anual de dicho plan ascendía a 22,888 pesos.⁸⁷⁶

Ahora bien, la respuesta del rey es sumamente interesante, fechada en noviembre de 1788, por lo ilustrativa del estado de las finanzas reales y de las responsabilidades que tenía que soportar el virreinato en su propia defensa. El rey por una parte desaprobó el plan de Manuel Antonio Flores

como nada conforme á lo prevenido en R.¹ Orden reservada de 23 del mismo Diciembre, y como muy gravoso al Erario; y es su R.¹ voluntad que V.E. lo forme por si sin contar con el citado Yntendente, tomando al efecto todas las noticias que necesite de sugetos imparciales, y sin aumentar los sueldos de los guardas, à cuyos Empleos puede V.E. ahora y en lo sucesivo si le pareciere conveniente destinar soldados capaces del desempeño, que en general se contentan con menos y sirven mas.

Sin embargo, sí aceptó la sugerencia de vender el bergantín “S. Mathias” a beneficio de la Real Hacienda, y ordena al virrey le pida al comandante

⁸⁷⁵ Quien sería colocado en dicho cargo meses después como comandante interino.

⁸⁷⁶ Este último plan fue remitido al rey por el virrey en carta de fecha 10 de septiembre.

general de Marina de la Habana dos embarcaciones armadas y tripuladas en los términos y condiciones que juzgara convenientes. Dado el caso se podrían mandar construir. Dichas embarcaciones debían ser sustituidas cada año.

La respuesta de Manuel Antonio Flores, fechada el 27 de mayo de 1789, mantiene el tono de la real orden. En su respuesta, después de referirse a los términos de la carta del rey respecto de desechar el Plan de Corbalán y de allegarse de toda la información necesaria pero proveniente de sujetos imparciales, el virrey sostiene que

aunque no lo es el actual Com.^{te} interino de dho resguardo d.n Francisco Soler, juzgué fundado y juicioso el Plan que este formó y remití original á V.E ...Despues no he tenido motivo p.ra variar aquel concepto: pero como toda idea ó Reglam.to nuevo es subceptible á novedades que solo pueden precaverse en la oportunidad de experimentarlas, nada tengo q.º añadir á lo que expuse á V.E. sobre la materia para q.º S.M. determine lo que sea de su R.ª agrado á mi subcesor el Conde de Revillagigedo; quien estará á la mira de remediar los defectos que produzca el nuevo Plan de resguardo, ya sea que abraze el propuesto p.º d.º Fran.º Soler, ú otro que parezca mejor convinado.

En cuanto a las dos embarcaciones, el virrey contaba ya con los planos de las mismas elaborados por un colono de Filadelfia de nombre Johan Ficus Morgan, que estuvo laborando en San Blas, mismo que le envió al rey para su aprobación. El costo de las mismas ascendía a 14,505 pesos cada una.

Sabemos que el virrey Juan Vicente de Guemes Pacheco de Padilla y Horcasitas, segundo conde de Revillagigedo sucesor de Manuel Antonio Flores, remitió los fondos a la Habana para la construcción de las embarcaciones, mismas que fueron comandadas por tres oficiales de marina. Serían los conocidos bergantines “Volador” y “Saeta”, botados el 10 de julio de 1790 y 3 de noviembre de ese año respectivamente.⁸⁷⁷

3. *La Instrucción Provisional para Guardacostas del Seno Mexicano del 3 de marzo de 1791*

Tal como lo afirma el segundo conde de Revillagigedo en su “Relación reservada” a Miguel de la Grúa Talamanca y Branciforte, una vez botados los bergantines “Volador” y “Saeta” y habiendo obtenido los conocimientos necesarios para ello, formó el 3 de marzo de 1791 la Instrucción Provisio-

⁸⁷⁷ Véase Conde de Revillagigedo, *Instrucción reservada*, cit., núm. 907.

nal para su gobierno, la cual fue aprobada por el rey Carlos IV (1788-1808) en real orden de fecha 21 de noviembre de ese mismo año. Después de dos años de vigencia en la Nueva España y con algunas modificaciones y advertencias especialmente en lo que se refiere a encuentros con extranjeros, la Instrucción Provisional fue aprobada definitivamente e impresa el 25 de abril de 1793.⁸⁷⁸

Previamente a la expedición de la Instrucción Provisional, el 5 de enero de 1791, el virrey le envió el proyecto de la misma que contaba con nueve artículos al fiscal de la Real Hacienda, Ramón de Posada, a efectos de que éste rindiera su dictamen sobre la misma. El dictamen le fue enviado al virrey con fecha 6 de enero de ese año.⁸⁷⁹

Si bien no conocemos el texto de dicho proyecto, sí sabemos cuáles eran las diferencias respecto del que fue aprobado por el virrey gracias tanto a la consulta que hace Revillagigedo a Posada como del dictamen rendido por éste.

En la carta de Revillagigedo a Posada, el primero señala como única duda sujeta a opinión, que en el artículo 3o. del proyecto considera que las presas hechas por los guardacostas deben ser juzgadas por él directamente y no por los intendentes de Veracruz o Yucatán, pese a lo establecido por el artículo 83 de la Ordenanza de Intendentes, el cual establece que los intendentes de las provincias en las causas de Hacienda

conocerán igualmente de los casos de presas, naufragios, arribadas y bienes vacantes en cualquiera manera que lo estén, así para la averiguación, como para ponerlos en cobro, y aplicarlos á mi Real Hacienda precediendo las diligencias necesarias por derecho, y dandome cuenta por la Vía reservada de Indias para que por ella se haga entender á los Tribunales respectivos, y se comuniquen á los mismos Intendentes las resoluciones que convengan.⁸⁸⁰

Posada señaló que las presas a las que hacía referencia el citado artículo 83 de la Ordenanza eran precisamente las tomadas por los corsarios españoles a los súbditos de aquellos soberanos en guerra con la Corona española y no los comisos de mar que son los aprehendidos por los guardacostas, de

⁸⁷⁸ *Ibidem*.

⁸⁷⁹ La consulta que hace Revillagigedo así como el dictamen de Posada, la Instrucción Provisional y los documentos que precedieron a la Instrucción de 1793 se pueden consultar en el expediente titulado *Segundo corso del Bergantin Guardacosta Bolador, é Instruccion formada para gobierno de estos Buques*, A. G. N., Marina, vol. 59, exp. 7, fs. 488-536.

⁸⁸⁰ *Real Ordenanza para el establecimiento e instrucción de Intendentes de ejército y provincia en el Reino de la Nueva España*, Madrid, De Orden de su Magestad, 1786.

los cuales conoce el virrey.⁸⁸¹ Posadas se basó para su opinión en el capítulo 15 de la obra de Abreu, quien señalaba, respecto de los bienes apresados a los contrabandistas, que de acuerdo con una real cédula del rey Felipe IV fechada el 3 de agosto de 1660 (que cita y confirma otra del 19 de marzo de 1655) y dirigida a Juan de Austria, gobernador general de las armas marítimas, el acto de reconocimiento de los documentos de un navío mercantil por un navío español armado en guerra debía hacerse en alta mar y fuera de la jurisdicción de los soberanos, ya que si el navío mercante estaba dentro de dicha jurisdicción, tocaba a los ministros de tierra su conocimiento. *De ahí que las presas deben de hacerse solamente de bienes de enemigos en alta mar*. Dice que el contrabando puede ser tanto de enemigos como de amigos. También reconoce la labor del corsario en el combate al contrabando y concluye que sí es legítima la aprehensión hecha de géneros de contrabando.⁸⁸²

Asimismo, consideró que el artículo 3o. del proyecto de Instrucción se oponía más que al 84, al 240 de la Ordenanza de Intendentes que disponía:

En inteligencia de que para todos los asuntos y casos terrestres ó marítimos que ocurran en Veracruz y sus Costas ha de observar aquel Intendente las Ordenanzas y Leyes de la materia, declaro, á fin de evitar dudas, que en las Causas de contrabando y comisos de mar y tierra, de qualquiera especie que sean, debe proceder él, y todos los demas Intendentes en sus respectivas Provincias, con acuerdo de su Teniente Asesor Ordinario, y sin concurrencia ni intervención de otro Ministro, admitiendo en estos negocios los recursos y apelaciones de sus

⁸⁸¹ Inclusive, cabe señalar que el 19 de marzo de 1772 se dispuso mediante real cédula dada en El Pardo que los comisos superiores a 50,000 pesos no debían llamarse presas sino precisamente comisos, y la parte correspondiente al denunciador debía moderarse así como la correspondiente a jueces. Véase Cruz Barney, Óscar, *El régimen del corso marítimo...*, cit., p. 239.

⁸⁸² Véase Abreu y Bertodano, Félix Joseph de, *Tratado jurídico-político sobre presas de mar y calidades que deben concurrir para hacerse legítimamente el Corso*, cit., pp. 189-195. El autor nació en Caracas el 17 de julio de 1721, hijo de Antonio José Álvarez Abreu, consejero de Indias y de Hacienda, y de Teresa de Bertodano. Caballero de la Orden de Santiago en 1737, fue académico de honor de la Real Academia Española desde el 12 de agosto de 1745, y de número desde 1750. Estudió en el Real Seminario de Nobles (1731-1734) y posteriormente fue colegial del Colegio Mayor del Arzobispo de Salamanca en 1739. Inició su carrera diplomática en 1741. Desde el 8 de abril de 1749 desempeña su labor diplomática en Londres, en un inicio como secretario de Ricardo Wall en la embajada y en 1754 como encargado de negocios de España en Inglaterra y posteriormente como enviado extraordinario de España en Londres. En 1756 ocupa el puesto de ministro plenipotenciario de España en Londres. En 1760 es nombrado Consejero de Guerra, hasta su muerte el 8 de diciembre de 1765. Véase Andújar Castillo, Francisco, *Consejo y Consejeros de Guerra en el siglo XVIII*, Granada, Universidad de Granada, 1996, p. 170. No se debe confundir con Abreu y Bertodano, Joseph Antonio de, *Colección de los Tratados de Paz de España*, Madrid, Imp. Juan de Zúñiga, Antonio Marín, La viuda de Peralta, 1744-1751.

sentencias sólo para la Junta Superior de Hacienda, y ésta para mi Real Persona por la Via reservada de Indias: con prevencion de que tanto la dicha Junta como los Intendentes, aun quando no se interponga apelación de sus respectivas sentencias, me han de dar cuenta por la expresada Via con Testimonio íntegro de los Autos, incluso las distribuciones, segun está mandado y en práctica, suspendiendo su execucion conforme á la lei 8 tít. 38 lib.9 mientras que Yo, en vista de ellos, me digne de resolver lo que fuere de mi Real agrado.

Eran los intendentes de las provincias quienes debían conocer directamente de los comisos de mar y no el virrey como pretendía Revillagigedo en su proyecto. Posadas previendo el desacuerdo de Revillagigedo con esta interpretación, le sugiere delegar sus facultades en los gobernadores intendentes de Veracruz y Yucatán, cosa que hace Revillagigedo en el artículo 4o. de la Instrucción Provisional.

Para Posadas, los guardacostas no habrían de producir ningún provecho y sí mucho gasto, “molestar el comercio lícito, y extender quizá el ilícito”. Aconseja al virrey, además, encomendar a los intendentes de Veracruz y Yucatán que visiten a los buques guardacostas con el mismo cuidado que a las demás embarcaciones, sujetándolos a las disposiciones generales de embarco y desembarco de víveres. Para él, el verdadero control al contrabando estaba en la vigilancia de las aduanas de Veracruz y México.

El 14 de marzo de 1791, Revillagigedo le remitió a Posadas la Instrucción Provisional, ahora en 11 artículos adoptando en su mayoría las sugerencias de éste. En cuanto al artículo 3o. y su oposición con los artículos 83 y 240 de la Ordenanza de Intendentes, Revillagigedo mantuvo su postura, pero subdelegó sus facultades en los intendentes de Veracruz y Yucatán, reservándose la sentencia,⁸⁸³ de acuerdo al artículo 4o. de la Instrucción y les encargó la visita de las embarcaciones guardacostas a los respectivos intendentes.⁸⁸⁴

⁸⁸³ Puede verse *Expediente en que don Lucas de Gálvez, intendente de la provincia de Yucatán, da cuenta con diligencias del comiso aprehendido en la goleta particular Nuestra Señora del Carmen, que vino al puerto de Campeche desde el de la Habana, a cargo de su capitán don Pedro Izquierdo; el comiso fue aprehendido por el alférez de navío don Agustín de Matute, oficial del bergantín corsario real Saeta. Mérida de Yucatán a 20 de octubre de 1791*, A. G. N., Ramo Marina, vol. 36, exp. 6, fs. 213-263. También *El señor Intendente de Yucatán sobre el equívoco que expresa haberse cometido, remitiendo a esta Superintendencia general subdelegadas las Causas de fraude, ò de Comiso que menciona*, A. G. N., Marina, vol. 36, exp. 7, fs. 264-266.

⁸⁸⁴ Véase *Ynstruccìon que hande observar los Comandantes de los Buques del Rey Guarda-Costas del Seno Mexicano. 3 de marzo de 1791*, artículos 3o. y 4o. De ahora en adelante *Instrucción de 1791*.

La Instrucción se remitió en esa misma fecha a los intendentes de Veracruz y Yucatán, quienes acusaron recibo el 26 de marzo y el 2 de abril respectivamente. Asimismo se envió al capitán del bergantín guardacostas “Volador”.

Además de lo señalado, establecía que debían reconocerse todas las pequeñas embarcaciones que se encontraran en las costas del país, ya que con éstas se transportaba la mercancía a otras embarcaciones.⁸⁸⁵

Se establecía además que una vez llevadas a puerto, el reconocimiento debía hacerse por el ministro de Real Hacienda, de acuerdo con lo establecido por la Recopilación de Indias en los títulos XXXIII y XXXV del libro IX referentes a registros y visitas respectivamente.

Respecto a las embarcaciones extranjeras encontradas en la costa de Yucatán, Islas de Contoy, Isla Mujeres, Sisal, Veracruz y Tabasco, Laguna de Términos, ríos de San Pedro y San Pablo, Coatzacoalcos, Tampico y Trinidad debían ser apresadas y conducidas al puerto más cercano, salvo que por avería u otra causa se hubiera tenido que refugiarse en alguno de los lugares mencionados, caso en el cual, el guardacostas debía auxiliarles y vigilarles en su partida.⁸⁸⁶

Se tenía especial cuidado en el trato a los ingleses, a quienes se podría atacar sólo si eran ellos los primeros agresores.

En cuanto a las presas, éstas se juzgarían de acuerdo al tratado de presas de las *Ordenanzas de S.M. para el gobierno militar, político y económico de su Armada naval de 1748*.⁸⁸⁷

En su aplicación, la Instrucción Provisional tuvo que ser revisada y adicionada, así como resueltas diversas dudas sobre su aplicación. Ejemplo de ello es el aclarar si los buques guardacostas debían sujetarse a las visitas en el puerto de Veracruz o no. La controversia suscitada entre su capitán Ignacio de Olaeta y Revillagigedo, en donde el primero afirmaba que los buques guardacostas estaban exentos de las visitas debido a que pertenecían a la Real Armada,⁸⁸⁸ mientras que el virrey, como ya vimos, autoriza su inspección. El problema era que los guardacostas pese a estar comandados por oficiales de la Real Armada más que al servicio de ésta, lo estaban

⁸⁸⁵ *Ibidem*, artículo 5o.

⁸⁸⁶ *Instrucción de 1791*, artículos 6o. y 7o.

⁸⁸⁷ Véase el *Título II del Tratado X, de las Ordenanzas Generales de la Real Armada*, 1o. de enero de 1751, A. G. N., Bandos, vol. 14, exp. 12, fs. 1-62. Cabe señalar que la edición de 1748 de las Ordenanzas de la Armada sólo cubren hasta el título IX.

⁸⁸⁸ Los buques de la Real Armada estaban exentos de las visitas en virtud de la real orden de 20 de agosto de 1789.

del Resguardo y de la Real Hacienda. El conflicto se resolvió con una real orden de 21 de noviembre de 1791, en donde se dispuso que los guardacostas se debían sujetar como los demás navíos a las visitas, fondeos y demás inspecciones.⁸⁸⁹

En mayo de 1791 los encuentros con embarcaciones inglesas realistas o de los estadounidenses quedaron exentas de cualquier registro con excepción del caso en que estuvieren haciendo contrabando. Únicamente se les debía amonestar para que abandonaran el paraje en cuestión.⁸⁹⁰

El 31 de marzo de 1792, el virrey se inhibió totalmente del conocimiento de los comisos capturados en alta mar frente a los intendentes de Veracruz y Yucatán, y el 31 de octubre de 1792, se le comunicó a Revillagigedo la confirmación de que en cuanto al conocimiento de las presas hechas por los guardacostas en altamar, fuera de la jurisdicción de los intendentes de las provincias debían de ser encausados hasta la sentencia, la cual habría de dictar el virrey.

Finalmente, el 21 de noviembre de 1791 fue aprobada la Instrucción Provisional.

4. *La Instrucción para los Comandantes de los Buques Guarda-Costas del Seno Mexicano del 25 de abril de 1793*

El 25 de abril de 1793, el conde de Revillagigedo mandó imprimir la Instrucción que han de observar los Comandantes de los Buques del Rey Guarda-Costas del Seno Mexicano,⁸⁹¹ es decir la provisional del 3 de marzo de 1791 con sus reformas y adiciones atendiendo las prevenciones hechas por el rey al momento de ser aprobada.⁸⁹²

Con la Instrucción se intentaba nuevamente extinguir el contrabando que se practicaba en las costas del seno mexicano, particularmente en las costas

⁸⁸⁹ Véase *Representación del Comandante de los Buques de Guerra Guardacostas de Veracruz sobre que los reconocimientos que por la instrucción se les sujeta en las entradas son contrarios a los fueros del cuerpo declarados en Real orden de 20 de agosto de 1789*, A. G. N., Marina, vol. 84, exp.4, fs. 176-189.

⁸⁹⁰ Véase *El comandante de los Guardacostas de Veracruz consultando varios puntos relativos a encuentros con Buques extranjeros*, A. G. N., Marina, vol. 14, exp. 3, fs. 166-175.

⁸⁹¹ *Instrucción que han de observar los Comandantes de los buques Guarda-Costas del Seno Mexicano. México, 25 de abril de 1793*, A. G. N., Provincias Internas, vol. 19, exp. 8, fs. 236-245. Si bien, el virrey en el punto 907 de su Relación reservada al Marques de Branciforte señala como fecha de aprobación real la de 23 de abril de 1793; véase *Relación reservada...*, cit., núm. 907.

⁸⁹² Véase el artículo 12 de la Instrucción.

de Campeche, Veracruz y Yucatán. Para esto, los guardacostas debían estar en todo momento listos para salir a la vela.⁸⁹³ Los parajes en donde, según la instrucción, eran frecuentados por los contrabandistas eran las costas de Yucatán, las islas de Contoy y Mujeres, los Varaderos, la Laguna de Términos, los ríos de San Pedro y San Pablo Coatzacoalco, y “últimamente, los puertos de Tampico y Trinidad”.

Las embarcaciones guardacostas debían estar construidas de tal manera, que pudieran entrar a reconocer las zonas mencionadas, auxiliados por los mejores prácticos de costas existentes. Si en los reconocimientos encontraban embarcaciones que hubiesen sido cómplices en el contrabando, las debían apresar y conducir las al puerto de Veracruz o al de Campeche, según el lugar de la aprehensión.⁸⁹⁴ Debían ser reconocidas todas las embarcaciones costaneras novohispanas, por ser éstas las principales facilitadoras del comercio ilícito, “yendo á recibir, ó á entregar á los apostaderos, unas veces con pretexto de cargar Sal en la Costa de Campeche, y otras en el de las Pesquerías”.⁸⁹⁵ También se debían reconocer, sin interrumpir su navegación, las embarcaciones que vinieren con registros de otros puertos, especialmente de la Habana. El guardacostas debía poner tropa a bordo de estas embarcaciones y escoltarlas hasta el puerto de destino, sin separarse de ellas hasta la verificación de la visita de inspección que en él debía efectuar el ministro de la Real Hacienda.⁸⁹⁶

Tenían prohibido detener con cualquier pretexto a las embarcaciones mercantes para reconocerlas, así como a obligarles a desviarse de su rumbo, de acuerdo con la real orden del 10 de diciembre de 1791. Sin embargo, toda embarcación extranjera sorprendida haciendo el contrabando en los puertos y costas novohispanos con súbditos españoles sería apresada, y en caso de violencia por parte de éstos, se les debía someter por la fuerza.⁸⁹⁷ Para las embarcaciones inglesas se establecía que debían de ser tratadas con la mayor “urbanidad y política”.⁸⁹⁸

⁸⁹³ *Ibidem*, artículo 1o.

⁸⁹⁴ *Ibidem*, artículos 2o. y 3o.

⁸⁹⁵ *Ibidem*, artículo 4o.

⁸⁹⁶ De acuerdo a lo establecido por los títulos 33 y 35, libro 9 de la *Rec. Ind.*

⁸⁹⁷ *Instrucción*, artículos 7o. y 8o.

⁸⁹⁸ A los navíos de ingleses realistas y americanos, se les debía leer la siguiente intimación: “El Rey de las Españas no quiere que los Buques Americanos ó Realistas, en las Costas de este Seno, ni en sus mares vengan á executar la Pesca de Ballena, en cuyo supuesto debe V. Señor N. variar desde ahora su derrota, para desamparar el sitio que he insinuado; en la inteligencia de que si éste, ó algun otro Buque de los que cruzan en estos parages, le hallaremos segunda vez, puede tener por seguro que le conduciremos al Puerto de Veracruz, en el que será regis-

Los buques guardacostas debían sujetarse al tratado de presas de las *Ordenanzas de la armada*, y eran considerados parte de la misma aunque sin la totalidad de sus privilegios.

El conocimiento de las causas de contrabando de mercancías aprehendidas en altamar, le correspondía al virrey de la Nueva España, en su carácter de superintendente subdelegado de Real Hacienda. Los intendentes de Yucatán y Veracruz actuaban como sus subdelegados en sus respectivas provincias y debían conocer de los juicios de contrabando hasta la sentencia, que debían remitir al virrey para su decisión.

Al amparo de esta Instrucción y de la Provisional anterior a ella, realizó sus cruceros el bergantín corsario real “Saeta”, efectuando numerosas detenciones de contrabandistas españoles en las costas mexicanas, además de llevar a cabo constantes persecuciones de corsarios extranjeros y escoltar embarcaciones mercantes españolas.⁸⁹⁹ Dentro de los oficiales al cargo de este corsario debemos destacar a Juan Jabat, quien posteriormente actuaría en la guerra de independencia en contra de los corsarios insurgentes.

Más adelante, en 1803 se dictó una nueva instrucción para guardacostas,⁹⁰⁰ esta vez general para Indias, y en ella se estableció que ya no se podrían des-

trado con todo rigor, y quedará á disposición del Excmô. Señor Virrey, juzgándose siempre por causa grave la falta de obediencia en este punto; en cuyo supuesto le servirá de gobierno este aviso para lo sucesivo”. Este aviso no se aplica para los que se encontraren haciendo el contrabando, quienes debían apresarse. *Ibidem*, artículos 10 y 11.

⁸⁹⁹ Sobre las actuaciones de este corsario guardacostas véase *Expediente en que don Lucas de Gálvez, intendente de la provincia de Yucatán, da cuenta con diligencias del comiso aprehendido en la goleta particular Nuestra Señora del Carmen, que vino al puerto de Campeche desde el de la Habana, a cargo de su capitán don Pedro Izquierdo; el comiso fue aprehendido por el alférez de navío don Agustín de Matute, oficial del bergantín corsario real Saeta. Mérida de Yucatán a 20 de octubre de 1791*, A. G. N., Ramo Marina, vol. 36, exp. 6, fs. 213-263.

Expediente formado sobre el decomiso de 382 pesos en oro que se encontró fuera de registro en la polacra o saetía particular nombrada Divina Pastora, del cargo de don Francisco Casanovas. Dicha embarcación, procedente de Barcelona y Málaga al puerto de Campeche, fue interceptada y abordada en la costa de esta Nueva España por el bergantín corsario real Saeta, su capitán don Leoncio Gamarra, A. G. N., Ramo Marina, vol. 36, exp. 8, fs. 267-284.

Expediente formado de la correspondencia, testimonios, estados, etc., remitidos al virrey marqués de Branciforte por el capitán de fragata de la Real Armada don Juan Ignacio Bustillos, comandante del bergantín guardacostas real Saeta, del porte de 18 cañones, y del alférez de fragata don Fabián Abancés, comandante de la goleta guardacostas real Flor de Mayo, en la navegación que hicieron éstos a Nueva Orleans y de reconocimiento por la costa del Norte. Veracruz a 27 de agosto de 1796, A. G. N., Ramo Marina, vol. 46, exp. 9, fs. 195-229.

⁹⁰⁰ *Expediente formado sobre la navegación que hizo desde el puerto de Veracruz el bergantín guardacostas Saeta, bajo el mando de don Juan Jabat, saliendo el 5 de junio de 1798 hacia la Habana como explorador del navío Monarca. Contiene datos del combate naval que*

tinar a esta función buques armados por la Real Hacienda, sino únicamente embarcaciones de la Real Armada, siendo así la única encargada de vigilar las costas indianas, excluyendo, al menos en el papel, de este servicio a los particulares.

Cabe preguntarse ¿cuál fue el resultado de este enorme esfuerzo virreinal por contener el contrabando mediante la implementación de las disposiciones sobre guardacostas aquí señaladas?, el mismo Revillagigedo en su *Relación reservada* nos ofrece una respuesta, después de señalar cuáles son los gastos en que incurrieron la guarnición y la tripulación de los bergantines guardacostas, mismos que ascendían a 120,309 pesos:

No han hecho aprehensión alguna de contrabando, capaz de reembolsar estos gastos, ni aun en una pequeña parte: lo que parece que manifiesta, o que no es excesivo el número de contrabandistas que vienen a introducir sus efectos en buques destinados a este intento, o que los guardacostas no es el medio más a propósito para aprehenderlos y descubrirlos, y de cualquiera modo que sea, creo que se debían suprimir y destinarlos con su tripulación a otra clase de servicio, pues los bergantines han salido de muy excelentes propiedades y muy a propósito para ser empleados en cualquier uso, de aquellos para que se destinan los buques de su porte.⁹⁰¹

VI. LA INSTRUCCIÓN PARA GOBIERNO DE LOS BAJELES GUARDACOSTAS DE INDIAS DE 1o. DE OCTUBRE DE 1803 EN LA NUEVA ESPAÑA: LA EXCLUSIÓN DEL CORSO EN EL COMBATE AL CONTRABANDO

Como señalamos líneas arriba, el 1o. de octubre de 1803 se dictó en San Lorenzo una nueva Instrucción para Guardacostas, esta vez general para Indias, y en ella se estableció que ya no se podrían destinar a esta función buques armados por la Real Hacienda, sino únicamente embarcaciones de la Real Armada. Esta Instrucción significaba la toma por parte de la Real Armada del servicio de guardacostas en las Indias.

sostuvo con el bergantín inglés de 18 cañones nombrado Héroe a la vista de las fortalezas de la Habana el 21 de agosto de 1798. Habana a 24 de julio de 1798. Veracruz a 12 de agosto de 1801, A. G. N., Ramo Marina, vol. 46, exp. 14, fs. 314-363.

En A. G. N., Marina, vol. 45, exp. 22, fs. 348-369.

⁹⁰¹ *Relación reservada...*, en Torre Villar, Ernesto de la, *Instrucciones y memorias...*, cit., t. II, p. 1190.

1. *Contenido*

La *Instrucción* de 1803, dividida en prefacción y 52 artículos, señala que el principal medio para combatir el comercio ilícito había sido la ley y el empleo de buques guardacostas para hacer efectiva su observancia. Hasta 1803 se habían utilizado no sólo buques de guerra de la Real Armada, sino también los que armados para tal efecto proporcionó la Real Hacienda. Dicha práctica dio como resultado una serie de perjuicios notables “á la unidad que debe guardarse en una misma clase de servicio, y á los progresos que habría podido hacer la Marina Real, si sus Oficiales y gente de mar se hubiesen entretenido constantemente en objetos tan análogos á su profesion”.⁹⁰²

Esa consideración por parte de la Corona tuvo como consecuencia que a partir de la *Instrucción* de 1803 todos los guardacostas indianos fueran incorporados a la Real Armada, determinándose por los ministerios de Marina y Hacienda el número y calidad de los buques que habrían de ser destinados al servicio, de acuerdo con las circunstancias de cada distrito, señalando las facultades de sus comandantes así como las obligaciones y reglas que habrían de observar: en cumplimiento de la mencionada incorporación.

A partir de ese momento, la Marina Real quedaba a cargo del resguardo de las costas indianas, estableciendo cruceros de acuerdo con los buques que se destinaren a ese objeto en los puntos más expuestos a fraudes, dedicándose a exterminar el comercio ilícito, persiguiendo, deteniendo y aprehendiendo a toda embarcación española o extranjera dedicada al contrabando.

Se debía entonces establecer el resguardo marítimo de la provincia de Venezuela con sus anexas, Puerto Rico, del Virreinato del nuevo Reino de Granada, el de Cuba y del seno mexicano, así como las costas del Océano Pacífico y Río de la Plata, ya que precisamente eran éstos los parajes más expuestos al comercio ilícito de los extranjeros establecidos en las Antillas.

En consecuencia, los buques del resguardo de mar y los que pertenecían al ramo de Real Hacienda, dependientes de los virreyes o bien superintendentes subdelegados de Real Hacienda en Indias, así como los almacenes, repuestos y depósitos se debieron reunir y entregar a la Marina Real, excepto las falúas o embarcaciones menores destinadas a llevar a cabo las rondas y reconocimientos interiores en los puertos.

Los capitanes, oficiales y otros empleados que servían en dichos buques podían, si así lo deseaban, pasar al servicio de la armada incorporándose en

⁹⁰² Véase la *Instrucción para gobierno de los baxeles de S. M. guardacostas de Indias*, publicada en 1.º de octubre de 1803, Madrid, Imprenta Real, 1803, prefacción. De ahora en adelante citaremos como *Instrucción* y el número de artículo.

ella de acuerdo a sus clases. Cabe destacar que todos aquellos que desearan servir en los navíos guardacostas debían estar matriculados.

Ya que los guardacostas pertenecían a la Marina Real como parte integrante de la misma, estaban sujetos para su gobierno en cualquier mar, destino o circunstancia, a las *Ordenanzas de S. M. para el gobierno militar, político y económico de su Armada naval* de 1748 en todas las materias de justicia, policía y disciplina;⁹⁰³ el *Título II del Tratado X de las Ordenanzas Generales de la Real Armada* de 1751⁹⁰⁴ relativo a los ministros destinados en las provincias para ejercer en ellas la jurisdicción de marina, a las *Ordenanzas generales de la Armada Naval* de 1793⁹⁰⁵ y a la *Real ordenanza naval para el servicio de los baxeles de S. M.* de 1802⁹⁰⁶ en todo lo demás que no se opusiera a lo prevenido por la *Instrucción* de 1803.⁹⁰⁷

El mando y gobierno superior de los guardacostas pasaba a cargo de los comandantes de Marina en los apostaderos de Indias; no pudiendo disponer cosa alguna esencial al servicio de los mismos sin haber consultado previamente a sus capitanes, cuyos conocimientos y experiencias se entiende servirían para el señalamiento de cruceros y formación de las instrucciones para su gobierno (artículo 4o.).

Los comandantes de Marina respondían en primer lugar del desempeño de los guardacostas en los objetos de sus comisiones, encargándose sin la intervención de los virreyes de la salida de los buques, siempre en buen estado militar y mariner, ya sea para llevar a cabo cruceros, o bien en alguna comisión en concreto. Las mismas atribuciones tenían los comandantes por sí, o por los subdelegados o jefes del resguardo terrestre cuando tuvieran alguna noticia de que se intentaba algún fraude.

⁹⁰³ Correspondiente al tratado quinto, de las ordenanzas de 1748.

⁹⁰⁴ *Título II del Tratado X de las Ordenanzas Generales de la Real Armada* dado en Buen Retiro, 1o. de enero de 1751 y reimpresso en México el 21 de febrero de 1786, A. G. N., Bando, vol.14, exp.12, fs.1-62.

⁹⁰⁵ *Ordenanzas generales de la Armada Naval. Parte Primera. Sobre la gobernacion militar y marinera de la Armada en general, y uso de sus fuerzas en la mar*, Madrid, Imprenta de la Viuda de Don Joachin Ibarra, 1793, 2 ts.

⁹⁰⁶ *Real ordenanza naval para el servicio de los baxeles de S. M.*, Madrid, Imprenta Real, 1802.

⁹⁰⁷ *Instrucción*, artículo 49. Téngase presente que si bien ya se encontraba en vigor la *Real ordenanza naval para el servicio de los baxeles de S. M.* de 1802, ésta disponía que en todo aquello no contenido en la misma se mantendrían vigentes las anteriores disposiciones, como es el caso de las remisiones que hacer la *Instrucción* de 1803 a las ordenanzas de 1748.

Sobre este punto, cabe destacar que Bernardo de Orta, comandante de Matrícula de Veracruz, expuso el 10 de marzo de 1804 al virrey Iturrigaray una serie de dudas sobre la aplicación de la nueva *Instrucción*.

Orta manifestó que en el caso del puerto de Veracruz, se presentaban diversas dificultades para el debido cumplimiento de las disposiciones sobre guardacostas, en particular lo referente a la entrega, de acuerdo con el artículo 4o. de la *Instrucción*, del mando y superior gobierno de los guardacostas a los comandantes de los apostaderos de Indias, ya que Veracruz no había sido a esa fecha declarado apostadero, como sí lo era la Habana, Cartagena de Indias y otros.

Además, en Veracruz existía un comandante militar de Marina (que era el mismo Orta), difícilmente asimilable a la figura de comandante de Marina en apostadero de la que habla el citado artículo 4o.

El asunto fue remitido al Real Tribunal y Audiencia de la Contaduría Mayor de Cuentas, la cual el 5 de julio de 1804 decidió remitir el expediente y las dudas de Orta al monarca para su resolución.⁹⁰⁸

Los comandantes, oficiales y demás empleados en los buques guardacostas estaban obligados a obedecer las órdenes que recibieran de sus jefes naturales, cuando llegaran a Indias al mando de escuadras o con otro motivo. Dichos jefes se abstendrían de mandarles en cosas que no fueran relativas a su comisión, ni menos a separarlos de ella. En caso necesario y si ocurriera alguna grave causa para ello, comunicarían sus órdenes por escrito, liberando a los comandantes guardacostas de toda responsabilidad.

Todas las órdenes relativas a las novedades o alteraciones convenientes en los mandos y destinos de los buques guardacostas se comunicarían directamente por el Ministerio de Marina; y se pasarían al Ministerio de Hacienda todas las noticias que se considerasen necesarias.

⁹⁰⁸ El 20 de febrero de 1804, el virrey de la Nueva España José de Iturrigaray (4-I-1803-15-IX-1808) remitió los ejemplares de la *Instrucción* de 1803 al gobernador intendente de Veracruz García Dábila, al comandante de los guardacostas, al de matrícula, al real general de Cuentas y al fiscal de la Real Hacienda. Ejemplares de la *Instrucción* le fueron entregados asimismo a los guardacostas “Volador” y “Saeta”, lo que hace suponer que el servicio de guardacostas novohispano no se eliminó, como en su momento sugiriera su creador el virrey Revillagigedo en su *Relación reservada* (véase nuestro trabajo “El régimen jurídico de los guardacostas novohispanos en la segunda mitad del siglo XVIII: la obra del virrey Juan Vicente de Guemes Pacheco de Padilla y Horcasitas, segundo conde de Revillagigedo”, *Anuario Mexicano de Historia del Derecho*, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, núm. X, 1998, p. 226) A. G. S., Marina, vol. 45, exp. 22, fs. 348-369. Nos fue imposible localizar la respuesta del Rey a esta consulta.

2. Reconocimientos y detenciones

En el reconocimiento de los buques nacionales o extranjeros que navegaren por los mares inmediatos a las costas e islas indianas, se debía proceder de acuerdo con lo establecido en el título 5o., tratado sexto de las *Ordenanzas de S. M. para el gobierno militar, político y económico de su Armada naval* de 1748 y en la propia *Instrucción* de 1803. Se debía llevar a cabo un minucioso examen de todos los papeles y documentos de legitimidad, para poder así distinguir los que fueran falsos, especialmente en aquellos casos en que existiera sospecha fundada de su legitimidad.

Los reconocimientos se debían realizar sin violencia y sin más detención que la absolutamente indispensable. Un oficial debía pasar a bordo de la embarcación detenida o bien hacer venir al capitán con los papeles necesarios. En caso de resistencia se les podía obligar mediante el uso de la fuerza marinándolo hasta el puerto principal del distrito, para que previo examen de la sumaria justificación correspondiente, se declarase lo conducente.

También se debían detener aquellas embarcaciones extranjeras que navegaren en los mares referidos, aunque con derrotas indiferentes, en todos los casos en que lleven frutos que sólo son producidos en los dominios españoles, en el entendido de que ha sido ilícita su adquisición. Asimismo, se debía detener a toda embarcación extranjera que se encontrase en puertos de las islas y tierra firme de los dominios españoles, así como en sus mares adyacentes y que estuvieren haciendo el comercio sin la autorización real.

Se encargaba a los comandantes de guardacostas que desalojaran de territorios españoles a los extranjeros que so pretexto de pesquería, salinas u otros hubieran construido barracas para su habitación.

Debían detenerse también las embarcaciones españolas que estuvieran comerciando en dichos parajes sin las licencias necesarias. Una vez resuelta la detención de algún buque extranjero o nacional por considerarlo contrabandista calificado, o bien por fundadamente reputarlo tal, el comandante apresador debía pedir los papeles correspondientes y reconvenir al capitán o maestro del buque apresado para que exhiba cuantos tuviere en su poder, en la inteligencia de que no serían admitidos los que no se presentaren en ese momento. Efectuada esta diligencia, y colocados los documentos por cabeza de proceso, se debía proceder a formar una sumaria justificación, tomando las declaraciones al capitán y demás individuos del buque apresado para comprobar el fraude. Igualmente se debía tomar la declaración del capitán guardacostas y su tripulación para dejar constancia de lo ocurrido hasta el acto del apresamiento.

Cuando los declarantes extranjeros no supieren castellano, se buscaba quien sirviera de intérprete entre los mismos apresadores, los cuales firmarán sus deposiciones “evitando por este medio el comandante apresador la culpa que después podría atribuirle la malicia de los prisioneros, ó de los que por tener parte en sus fraudulentas negociaciones tienen interes en instruirlos, ocultando la verdad”.⁹⁰⁹

El oficial que pasaba a la embarcación detenida debía cuidar que las escotillas permanecieran cerradas y selladas en la forma que para el caso establece el artículo 24 del título 5o., tratado sexto de las *Ordenanzas de S. M. para el gobierno militar, político y económico de su Armada naval* de 1748.⁹¹⁰ Dispondría además que todo lo que se hallare sobre las cubiertas y fuera posible ocultar con facilidad fuera anotado y recogido junto con las llaves, mismas que junto con el inventario total entregaría al oficial que marinare la presa, impidiendo además el saqueo de los géneros que se hallaren sobre cubiertas, en las cámaras o en los alojamientos de los buques apresados. Únicamente estaba permitido el saqueo en aquellos casos en que el navío enemigo hubiere opuesto una fuerte resistencia o bien rendido al abordaje.

Cuando por falta de víveres o de pertrechos era necesario surtirse de las presas, debía hacerse por orden del comandante, para que con certificación del contador, e intervención del dueño, se asiente el hecho en el expediente original y así poder, en su caso, reintegrarse su valor a quien corresponda.

Dada la multitud de fraudes que se cometían con las colonias extranjeras, el reconocimiento a los barcos de dicho tráfico, no sólo lo podían desempeñar los jefes de rentas en sus visitas, sino también el comandante de guardacostas que estuviere en el puerto, o bien el oficial que designase para tal efecto el comandante del apostadero.

Las embarcaciones del comercio de España quedaban sujetas solamente a la visita regular por los jefes de rentas, salvo que el comandante de Marina tuviera sospechas de fraude.

Respecto de los buques anclados en los puertos, en los que solían depositarse géneros de contrabando para luego introducirlos furtivamente, los comandantes de guardacostas en caso de denuncia o sospecha fundada podían

⁹⁰⁹ *Instrucción*, artículo 14.

⁹¹⁰ Que establecía: “Cuidarán acordes el Oficial, y Minifro, que paffaren á Bordo del Navio detenido, de clavar las Efcotillas, y fellarlas de mo Joseph de Amenaban” Joseph de Amenaban” do, que queden affegurados, de que no podrán abrirfe fin romper el Sello; recogerán las llaves de Cámaras y otros parages, haciendo guardar los generos, que fe hallaren fobre cubiertas, y tomando razon, con la breverad que el tiempo lo permita, de todo lo que facilmente pudiere estraviarfe, para encargar fu cuidado á el que fe deftináre á mandar la Prefa”.

poner en ellos una guardia competente, y avisar a los ministros de Real Hacienda para que con el jefe del Resguardo llevaran a cabo el reconocimiento correspondiente. Si se aprehendían bienes de contrabando, éstos se depositaban hasta la declaración que de buena presa hiciera el Tribunal de Marina.

3. Trato dado a los prisioneros

A los prisioneros se les proporcionaría la ración ordinaria de Armada y serían repartidos entre los buques apresadores, según lo dispusiere el comandante, otorgándoles el buen trato que exige la humanidad, y distinguiendo a los que lo merezcan por su carácter. Se debía preparar una lista circunstanciada de todos ellos y con ella verificarse su entrega en el puerto donde fueren conducidas las presas.

Los prisioneros extranjeros debían ser puestos en libertad y auxiliados para volver a sus domicilios, excepto en aquellos casos en que se hubieran resistido por la fuerza o bien porque que las circunstancias del fraude les convirtieran en reos de pena personal. De cualquier manera, siempre serían detenidos el capitán y maestre, y dos o tres personas interesadas, para que concurran a la justificación del hecho y contestación de la causa.

4. De los procedimientos, juicio de presas y su repartimiento

Las presas hechas por los guardacostas debían conducirse al puerto del apostadero de Marina, o bien arribar al más cercano cuando por las condiciones climáticas fuera necesario. El oficial o cabo de presa se encargaría de la descarga y entrega de todo, conforme a las órdenes del comandante y con intervención del ministro de la Real Hacienda y jefe del Resguardo, siguiendo el inventario que debía constar en el expediente original, o por el que se hiciera en ese momento si no se había podido formar al momento del apresamiento. Los bienes se habían de depositar en los reales almacenes bajo tres llaves, de las cuales conservaba una el comandante de Marina, otra el jefe de Rentas, y la tercera el capitán del buque apresado, hasta la sustanciación de la causa y declaración de lo que en justicia hubiere a lugar.

Si bien se entendía que la oficialidad de la Real Armada no requería de otro estímulo que el de su propio honor para sacrificarse gustosamente por el bien del Real Servicio, se insistía en la necesidad de abreviar en lo posible la declaración de buena o mala presa, excusándose los trámites judiciales de pura formalidad o estilo.

Si se declaraba una buena presa, su capitán debía entregar al apresador la llave del depósito: el apresador entonces concurría a la confrontación del inventario y a la tasación de los géneros y efectos, junto con el comandante de Marina y el ministro de Real Hacienda, pudiendo nombrar cualquiera de los tres a personas que los sustituyeran cuando no pudieran asistir personalmente.

En presencia de los mismos se procedía por el Juzgado de Marina a la venta de la presa por remate público, y por lotes de ser conveniente por el valor de la presa.

Cuando el valor total del comiso que se aprehendía no excedía de 200 pesos en moneda de América, y no existiera otro delito, no era necesaria la formación de la causa. Bastaba para su declaración y distribución que el contador del buque guardacostas certificara circunstancialmente la aprehensión; y en su defecto, se justificara sumariamente por el apresador, de acuerdo con la Real Instrucción de 16 de julio de 1802.⁹¹¹

En la distribución del valor de las presas de contrabando y sus cargamentos se procedería de tal forma que deducidos los gastos de almacenaje y de la comisión de ventas, la mitad íntegra se ponía a disposición del comandante de Marina para distribuirla entre los apresadores, conforme al Reglamento. La otra mitad se debía poner en iguales términos a disposición del ministro de Real Hacienda, para que pagados los reales derechos y las costas fueran distribuidas conforme a las instrucciones y reales órdenes aplicables.

Si el comandante en jefe de un apostadero de Marina concurría personalmente al apresamiento de un buque contrabandista, debía considerársele en la distribución de la parte aplicada a los apresadores conforme al empleo que tuviere en la Armada. Si su participación en el apresamiento había sido desde tierra con sus disposiciones, o bien desde el bajel de su destino, fuera de la vista en el acto de hacerse la presa, entonces se le distribuiría la parte correspondiente a su graduación sin mando. Ni el comandante de los guardacostas, a no ser que también tuviere el mando del apostadero, ni ningún otro de los empleados en ellos, tenían parte de presa, si no se encontraban a bordo del buque apresador en el acto del apresamiento, o en otros que hu-

⁹¹¹ Esta es la *Instrucción formada por los Contadores Directores generales de Indias del método y reglas con que ha de procederse á la exacción de los Reales derechos, y distribuirse los comisos de mar y tierra que se hicieren en aquellos Dominios, en cumplimiento de lo resuelto por S.M. en el art. 14 de la nueva planta dada á la Contaduría general, y sobre consultas del Consejo pleno de quince de Febrero de mil setecientos noventa y ocho, primero de Junio de ochocientos uno, y once de Febrero del presente año*, A. G. N., Bandos, vol. 23, exp. 10, fs. 17-31; publicada por bando en lo que toca a denunciante y aprehensores en México el 27 de abril de 1803, A. G. N., Bandos, vol.23, exp.11, fs.32.

bieran concurrido al mismo. En este sentido, se debía agregar al expediente una lista de todos aquellos que participaron en el apresamiento, sin considerar a ninguna otra persona que no perteneciera a la dotación del buque apresador. Si el Resguardo de tierra auxiliaba al de mar en la aprehensión de algún contrabando, era acreedor de un tercio de la presa otorgada al segundo.

El dinero confiscado, las multas y las sanciones pecuniarias impuestas, así como lo que abona la Real Hacienda por razón de los tabacos aprehendidos y demás géneros estancados, debía ser entregado inmediatamente a los interesados, sin esperar a la venta de los demás bienes comprendidos en la confiscación.

Si los buques apresados eran adecuados para prestar el servicio de guardacostas, debían ser aplicados a tal función con acuerdo de las juntas de apostadero y una vez hecho su avalúo, se abonaría el importe a los interesados. Lo demás se vendía en subasta pública y únicamente a los vasallos del monarca español. Cuando existía la sospecha de que las embarcaciones autorizadas para comerciar con las colonias extranjeras intentaban cometer algún fraude, y no fuera fácil su reconocimiento por traer empachadas o abarrotadas sus bodegas, se podía colocar en ellas gente de la dotación del guardacostas para que las condujeran al puerto de su destino, sin permitirles alijar nada por medio de pescadores o por otros medios. En estos casos, si bien los comandantes de los guardacostas no podían reconocerlas dentro del puerto de destino; cuando los jefes de Rentas hicieran su visita y reconocimiento, el comandante de Marina o su comisionado, verificarían que en el supuesto de encontrarse efectos de contrabando, se considere a los tripulantes del buque guardacostas como únicos interesados.

Los esclavos negros capturados entre las tripulaciones de contrabandistas debían ser vendidos a vasallos españoles, salvo aquellos casos en que contaran con los papeles de libertad expedidos por sus antiguos dueños, mismos que serían revisados y comprobada su autenticidad por los comandantes de los guardacostas.

Se estableció, siguiendo con la tradición contenida en las ordenanzas de corso, que toda embarcación armada en guerra que fuera reconocida en Indias sin su respectiva patente que le autorizara debidamente su bandera, sería declarada pirata, y como tal, juzgada con su carga por los jefes de Marina, conforme a sus ordenanzas. Recordemos en este sentido las sanciones que ya desde el siglo XVII existían para los piratas capturados en los mares americanos.⁹¹²

⁹¹² Véase Cruz Barney, Óscar, *El combate a la piratería en Indias 1555-1700*, cit., pp. 33-37. En este mismo sentido, el artículo IV, título V, tratado sexto de las ordenanzas de la Armada de 1748.

De las causas de presas efectuadas por los guardacostas conocía el Juzgado de Marina con su asesor letrado, dando aviso al superintendente subdelegado. Una vez pronunciada la sentencia de buena o mala presa, los autos se remitían respectivamente al superintendente o al intendente para su aprobación y aplicación de la pena correspondiente a los reos. Los avisos y consultas en materia de presas se podían elevar ante el superintendente general de Real Hacienda y secretario de Estado y del despacho de ella. Las apelaciones se otorgaban para el Consejo de Indias.

Cuando una presa se hacía lejos de algún puerto principal y no era posible conducirla a éste sin riesgo o a causa de su mal estado, el comandante estaba facultado para quemarlas o echarlas a pique. Para ello, debía previamente acordar con sus oficiales lo que se pudiera aprovechar, haciendo el avalúo correspondiente de los bienes conservados y remitiendo las diligencias al juez territorial para que éste, después de convocar a sus naturales, procediera a la venta. En ella debía intervenir el oficial que destinare el comandante y el contador del buque, a quien le correspondía hacerse cargo del importe para entregarlo con las diligencias del expediente a disposición del Juzgado de Marina del apostadero respectivo. El mismo procedimiento operaba cuando en las presas se contaba o consistían en ganado o frutos perecederos.

En estos casos, el comandante se encargaba de recoger a los prisioneros, cuya lista se agregaría al expediente. Debía llevar consigo al capitán de la presa con dos o tres de sus oficiales o principales de ella, para la justificación de sus procedimientos.

En aquellos casos en que los superintendentes subdelegados de Real Hacienda, o bien sus subalternos, tuvieran algún conflicto con los comandantes, oficiales u otros empleados en los buques guardacostas, relacionadas con sus funciones, conocía de la disputa el secretario del despacho de Marina, quien de acuerdo con el de Hacienda diera cuenta al monarca para su determinación, tal como se procedía con los demás asuntos propios del servicio militar. Del mismo modo se procedería en los casos en que fueran los guardacostas los que presentaren alguna queja o pleito contra los jefes de Rentas o sus dependientes.

5. Sueldos, gratificaciones, pertrechos y gastos

Cabe mencionar, que según la *Instrucción* de 1803, los sueldos y gratificaciones que de acuerdo con esta correspondían a los comandantes, oficiales y demás empleados en el servicio de guardacostas, eran pagados por

la Real Hacienda en los puertos principales de distrito donde estuvieren establecidas las oficinas de Cuenta y Razón, así como cubiertos los gastos ordinarios de armamento. Quedaba a cargo de la Marina el mantener los navíos en buen estado de servicio y de proveer a su remplazo cuando fuera necesario.

En aquellos puertos en donde no existiera una oficina de Cuenta y Razón que llevara la de los gastos de los guardacostas, debía ser establecida por la Marina de acuerdo a lo previsto por las *Ordenanzas de S. M. para el gobierno militar, político y económico de su Armada naval* de 1748 y la *Ordenanza de S. M. para el gobierno de sus reales arsenales de marina* de 1776.⁹¹³ Correspondía a los superintendentes subdelegados en Indias el que se librasen por la Tesorería de Real Hacienda del apostadero, o bien por la más cercana los caudales destinados al entretenimiento de los guardacostas. Estos recursos se debían entregar por tercios anticipados al ministro de Marina.

En los principales puertos de apostaderos de Marina se establecería de acuerdo a la *Instrucción* un almacén general de pertrechos, mismos que se remitirían desde los arsenales de España de acuerdo con las notas que los comandantes enviarían por la vía reservada de Marina. Los pertrechos se utilizarían no sólo para remplazar los buques de la armada y guardacostas, sino también para auxiliar a los mercantes, pretendiendo evitar así el que se proveyeran del extranjero. La venta que se hiciera de estos bienes se llevaría a cabo sujetándose a los precios vigentes o bien con arreglo al arancel vigente en el país. De las ventas hechas a particulares se debía llevar cuenta separada haciendo la distinción correspondiente de sus ramos, utilidades y aprovechamientos, cargando las averías o deterioros. Las cantidades resultantes se debían enviar a España, quedando a disposición del Ministerio de Marina.

Para el fomento de la navegación mercantil en beneficio del comercio nacional, se declaró en la *Instrucción* la exención de pago de los derechos de adquisición de buques extranjeros, extendiéndose este beneficio a los que se apresaren ejerciendo el contrabando.

Dada la importancia del servicio de los buques guardacostas, se les encargó a las juntas de apostadero que los asentistas de víveres en sus contratos se obligaran a proveer a los guardacostas de todo lo necesario a la mayor brevedad, sin que pasara de 48 horas.

⁹¹³ *Ordenanza de S. M. para el gobierno de sus reales arsenales de marina*, Madrid, Oficina de Pedro Marín, 1776. Aplicándose también la *Ordenanza de S. M. para el gobierno económico de la Real Hacienda de Marina*, Madrid, Imprenta Real, por D. Pedro Julián Pereyra, 1799. Esta última puede consultarse en A. G. N., Bandos, vol. 20, exp. 23, fs. 24-109.

Cuando alguno de los guardacostas arribaba por desarbollo u otro accidente, los ministros de Real Hacienda del distrito estaban obligados a facilitarle los víveres y pertrechos necesarios para proseguir su campaña, o bien para llegar al puerto principal de su destino. En estos casos, el contador del navío guardacostas debía entregar los correspondientes conocimientos para que por Marina se abonara a la Real Hacienda lo que se le haya suministrado.

6. *Servicio médico*

Finalmente, se dispuso que durante la navegación, se debía atender con el mayor esmero a la curación y convalecencia de los enfermos, mismos que una vez llegados a puerto serían admitidos, no sólo en los hospitales de Marina, sino también en cualquier otro, pasando la cuenta de sus gastos a la oficina respectiva de Cuenta y Razón de Marina para el abono correspondiente.

Cabe destacar de la *Instrucción* de 1803 la incorporación ya de manera total de los guardacostas a la Marina Real encargada de la custodia de todas las costas indianas y su extensión a todos los territorios indianos. Dejan, por tanto, ser simplemente asimilados a la Armada y adquieren entonces todos los privilegios propios del fuero.

De cualquier manera, la actividad corsaria desempeñada por los particulares seguiría vigente y en el caso de la Nueva España, se impulsará, según veremos, en tiempos del virrey Félix María Calleja, como medida contra-insurgente.⁹¹⁴

⁹¹⁴ Real orden de 16 de febrero de 1816, publicada por Bando en México el 8 de agosto de ese año, A. G. N., Bandos, vol. 28, exp. 148, fs. 263.