

Casa de Velázquez

La gobernanza de los puertos atlánticos, siglos
XIV-XX | Amélia Polónia, Ana María Rivera Medina

**Contrabando y
prácticas ilegales
por miembros de
la Armada en
puertos y
navegaciones a lo
largo del
siglo XVIII**



Marta García Garralón

Texte intégral

- 1 La Armada española del siglo xviii fue una estructura compleja integrada por miles de individuos —oficiales y gente de mar—, que contribuyeron a la defensa de los territorios de la Monarquía española, a la seguridad de las rutas marítimas y al desarrollo del poder naval español. Las profesiones de la mar no eran precisamente trabajos acomodaticios. El servicio al Rey podía traer honor y prestigio, pero pocas veces riquezas. El marino trabajaba en espacios flotantes limitados y era sometido a una rigurosa disciplina, a veces bajo situaciones difíciles o incluso extremas. Las gravosas consecuencias del ejercicio de una profesión expuesta a las inclemencias de la mar, a la rápida transmisión de enfermedades, a deficitarias condiciones higiénico-sanitarias y de alimentación, o simplemente, al desgaste producido por la acción conjunta de todos estos elementos, dejaban profundas huellas. El trabajo desarrollado en los espacios portuarios, o la navegación a bordo de los barcos que surcaban las rutas marítimas, eran ocupaciones remuneradas con modestos salarios, frecuentemente abonados con meses o incluso años de retraso, y que, en ocasiones, resultaban insuficientes para sobrevivir en las ciudades portuarias.
- 2 Al mismo tiempo, las oportunidades de obtención de ingresos extraordinarios que se ofrecían en los puertos, ligadas al comercio y al tráfico marítimo, resultaban tentadoras y al alcance de la mano de oficiales y marineros. El problema residía en que dichas oportunidades de mejora económica a menudo pasaban por la ilegalidad o por el delito.
- 3 El presente artículo se interna en los diversos caminos recorridos por individuos de la marina de guerra para la obtención de ingresos ilícitos. El ejemplo más sobresaliente de esas actividades ilegales se identifica con el ejercicio del contrabando, un fenómeno que durante la centuria de las



Luces alcanzó dimensiones extraordinarias, afectando a la totalidad de los territorios peninsulares y a múltiples sectores del cuerpo social.

- 4 Los casos y situaciones que se recogen en esta investigación están temporalmente encuadrados en el siglo XVIII, pero habitualmente constituyen una prolongación en el tiempo de prácticas que se venían desarrollando a lo largo de la Edad Moderna en los puertos de la Monarquía y, de forma intensa, en el marco del sistema marítimo comercial de la Carrera de Indias¹. Las raíces de estos comportamientos tienen su origen en la concesión por la Corona de permisiones a marineros y oficiales para comerciar. Las denominadas anchetas o pacotillas consistían en la porción de mercancías que marineros y oficiales de mar podían embarcar por su cuenta en cada viaje, libres de impuestos, hasta el valor de su salario. Este privilegio venía a compensar de algún modo las incomodidades del servicio y los estrechos salarios. Sin embargo, lo que en origen se concibió como una compensación a las penalidades de la vida en la mar, abrió una vía de acceso al comercio ilícito y al contrabando. A modo de reflexión inicial, podríamos decir que los individuos de las armadas españolas alternaron el ejercicio de la profesión de marino y el del comercio como actividades complementarias, a veces dentro de la legalidad, a veces fuera de ella.

- 5 Llegado el siglo XVIII, la nueva administración borbónica opuso frente a las actividades ilegales una serie de mecanismos que funcionaron en varios ámbitos. Por un lado, el proceso de consolidación de la profesión del marino de guerra se convirtió dentro de la estructura de la Armada en un elemento fundamental hacia la profesionalización del oficio. Este hecho contribuyó al debilitamiento, cuando no a la desaparición, de parte de aquellas prácticas ilegales ejercidas en los puertos y en las rutas de navegación por parte de los oficiales de la Armada.



Por otro lado, en el marco de actuación de la Real Hacienda, durante los reinados de Carlos III y Carlos IV se



promovieron comisiones fiscales y militares para perseguir el contrabando. El trato ilícito se había convertido en una constante preocupación para el Estado debido a sus perjudiciales efectos sobre la economía y la recaudación de las rentas del Estado. Así pues, se aplicaron medidas como la supervisión de las administraciones de rentas generales, la incoación de expedientes disciplinarios a los empleados favorecedores del fraude y la reorganización del sistema de vigilancia aduanero, elementos todos ellos que actuaron como barrera de contención contra el contrabando y otras prácticas fraudulentas².

COMIDA Y TRANSPORTE: COARTADAS PARA LA PICARESCA

- 6 Las cuestiones que abordamos están relacionadas con la naturaleza y la definición de las funciones del marino de guerra español. A lo largo de la Edad Moderna una parte de los oficiales de la Marina de guerra compaginaron sus empleos al servicio de la Corona con actividades mercantiles más lucrativas. En lo más alto del escalafón, los generales y almirantes de la Carrera de Indias tenían asignadas importantes responsabilidades. A sus funciones de gobierno sobre los barcos y las tripulaciones se añadía un largo listado de ocupaciones, como la gestión de asuntos judiciales, sanitarios, administrativos o fiscales³. La acumulación en una sola persona de tantas parcelas de decisión suponía el ejercicio de un poder considerable, al calor del cual se ofrecían numerosas oportunidades de incrementar el patrimonio personal.
- 7 En un nivel inferior en la escala de mando de la Armada, los capitanes comandantes de escuadras o navíos de guerra también concentraban importantes responsabilidades militares y otras relacionadas con la navegación, convertidos en la máxima autoridad sobre personas y bienes a bordo. Entre sus obligaciones figuraban principalmente las de obedecer las instrucciones impartidas por sus superiores, mantener la disciplina y la



subordinación y hacer cumplir las ordenanzas. Cuando un capitán recibía la orden del comandante general del departamento de hacerse cargo de un navío de guerra, se iniciaba todo un proceso de toma de decisiones vinculadas a la puesta en funcionamiento y organización del bajel. Entre ellas estaba decidir cómo había de realizarse el transporte, el alojamiento y la manutención de los individuos que viajaban a bordo. Precisamente, algunos de los focos de fraude más frecuentes se relacionaban con la comida y con el transporte de individuos, cuestiones que pasamos a examinar a continuación.

- 8 La necesidad de alimentarse a bordo del bajel y las diferentes maneras de organizar la comida para oficiales, tripulación, pasajeros e invitados podía prestarse a situaciones irregulares. Para empezar, el capitán de un navío era un servidor del rey, y entre sus funciones estaba mantener el decoro del pabellón y el honor de su distinguido Cuerpo. Cuando el navío se hallaba fondeado en un puerto extranjero, el capitán, como máxima autoridad, se veía precisado a corresponder a la etiqueta, invitando a bordo, si la ocasión lo requería, a embajadores, agentes diplomáticos o autoridades locales. Dicho oficial pagaba estos gastos extraordinarios de su bolsillo, y, una vez justificados, le eran reembolsados en concepto de gratificaciones.
- 9 Además, como norma general, el capitán estaba obligado a dar de comer en su mesa a todos los oficiales que viajaban a bordo, siempre que pertenecieran al Estado Mayor de la escuadra, así como también a los oficiales de guerra de todos los grados, a los capellanes y a los contadores⁴. Después de realizado el viaje y acreditados debidamente esos gastos, se le compensaba en concepto de «gratificación de mesa⁵». Tal deber asignado al capitán del navío fue una cuestión muy debatida a lo largo del siglo xviii y el origen de un voluminoso papeleo en las covachuelas de la secretaría de Marina. La realidad demostró que la obligación de dar la mesa a bordo había transformado al comandante del navío en un hostelero-



comerciante, más preocupado por los precios de los comestibles que por el gobierno del bajel y de su tripulación⁶. Sirva un ejemplo a modo de ilustración. La escuadra de 1744, mandada por el teniente general Juan José Navarro, participó en la batalla del Cabo Sicié y estuvo fondeada durante un tiempo en el puerto de Tolón. Los comandantes de los navíos de dicha escuadra se vieron precisados a dar la mesa a un número de oficiales muy superior al acostumbrado, lo que les generó cuantiosos gastos. En compensación, se les permitió embarcar libres de derechos todos los géneros comestibles adquiridos para la mesa a bordo. La única justificación que se pidió al efecto fue una relación firmada por el general, un control muy endeble que podía ser fácilmente superado con el propósito de vender más generos de los realmente precisos para la mesa. La gratificación de mesa había servido, en este caso, de compensación por los sacrificios de la oficialidad en la batalla⁷.

- 10 Pues bien, ambas situaciones, el agasajar a autoridades en puertos extranjeros, o el dar la mesa a la oficialidad a bordo, se podían convertir en oportunidades para acrecentar los ingresos personales. Bajo el aparente manto legal que permitía a los capitanes comprar productos para su mesa, se propiciaba la adquisición de una cantidad superior de avituallamiento, por encima del realmente necesitado, con el objetivo de revender ese excedente en el mercado. También existían casos en los que se compraban alimentos cotizados a un alto precio, que luego eran enajenados en otros puertos con jugosos beneficios. Para evitar todos estos desvíos de la norma, en 1748 se estableció con claridad la responsabilidad directa de los capitanes de los bajeles en los casos de introducción de géneros no pertenecientes al navío. Además, los oficiales tenían expresamente prohibido tanto el comercio con las raciones de los soldados o marineros, como el trato con los maestros de víveres, y no podían recibir de los asentistas cantidad alguna en concepto de gratificación. Al plasmarse por escrito todas estas interdicciones se estaba revelando



una práctica frecuente en la realidad⁸.

- 11 En 1787 se prohibió el desembarco en los puertos de Indias de los comestibles destinados al suministro de mesa, imponiéndose la obligación de su consumo total a bordo⁹. A fin de evitar los citados abusos, a finales de siglo los controles sobre estas cuestiones se reforzaron algo más. Los comandantes de los bajeles tenían que presentar una relación firmada de los géneros calculados para su consumo, y ésta debía ser aprobada, tanto por los intendentes de los departamentos como por los administradores de rentas. El proceso culminaba con la expedición de un documento denominado guía, que autorizaba el libre embarco. La introducción de géneros sobrantes de los ranchos de viajes se haría a partir de entonces con acuerdo de los administradores de rentas y con los consiguientes pagos impositivos aduaneros¹⁰.
- 12 La responsabilidad del capitán no solo afectaba a sus propios actos, sino también a los de su tripulación. Las tabernas semiclandestinas a bordo dedicadas a la venta de vino y aguardientes, a cargo de contra maestres y guardianes, proporcionaban pingües beneficios, probablemente con el consentimiento tácito del capitán del buque. Una orden de 1728 trató de poner fin a estas prácticas, bajo pena de privación de empleo del comandante del bajel¹¹.
- 13 Dentro de este apartado sobre alimentos y comidas, el poco conocido privilegio de las generalas, concedido a los oficiales de marina, merece un comentario especial. Cuando los oficiales recibían la orden de embarcarse, su estancia fuera del departamento conllevaba gastos extraordinarios de mantenimiento. En los puertos americanos, el nivel de vida solía ser más alto que en la España peninsular. Factores como el alejamiento de los puertos de arribada de las rutas comerciales más transitadas o el mismo desabastecimiento, incrementaban el valor de los productos básicos y encarecían considerablemente las estancias de los marinos, que solo contaban con sus modestos sueldos. Una solución al



problema vino de la mano de las llamadas generales, que permitían a los oficiales de la Armada, cuando viajaban a América, el embarque y desembarque de géneros destinados a los ranchos para su consumo libres de impuestos¹². Las generales solían afectar a la compra de vinos¹³, ranchos para la mesa y prendas de vestuario para oficiales y tropa. Esta vía, originalmente concebida para aliviar situaciones de primera necesidad, se convirtió en un canal de obtención de beneficios en manos de oficiales poco escrupulosos con el espíritu normativo¹⁴. Una vez más, el marino de guerra volvía a ejercer funciones más propias de un comerciante que de un militar. En realidad, se trataba de una forma encubierta de comercio, que incluso proporcionó exorbitantes ganancias a generales de flotas y oficiales de alta graduación¹⁵. La facilidad con la que algunos se entregaban al espíritu mercantil fue denunciada ya en la época por el marqués de la Victoria, primer director general de la Armada, que veía con preocupación cómo se les permitía embarcar mercaderías y traficar con ellas. Tales permisiones, manifestaba Victoria, empujaban a estos servidores del Rey a la ganancia y les alejaban del honor y de la disciplina¹⁶. Las generales fueron derogadas por el secretario de Marina Antonio Valdés y Bazán en 1787. La supresión de este privilegio quedó compensada con un aumento de los sueldos de los oficiales de la Armada, en lo que resultó una medida fundamental hacia la profesionalización del marino de guerra en el siglo xviii¹⁷.

- 14 Al igual que las generales podían servir de tapadera para encubrir operaciones ilegales, existían otras formas de desviar mercancías hacia fines ilícitos. No resultaba extraño encontrar a oficiales que embarcaban mercancías en las bodegas, escotillas o pañoles de los navíos reales, aunque tales espacios estaban exclusivamente destinados a guardar bastimentos de la Real Hacienda. Los géneros escondidos eran vendidos, y los beneficios pasaban a engrosar bolsillos particulares. También se comprobó que algunos oficiales sacaban provecho extrayendo de las



bodegas géneros comestibles asignados para el consumo general, posteriormente empleándolas en el sustento del ganado embarcado que servía para sus ranchos particulares¹⁸. En lo que respecta a los alimentos reservados para las dietas destinadas a los enfermos, éstas tampoco lograban escapar del *animus furandi* de algunos mandos, que las utilizaban para su propio consumo¹⁹.

15 Una segunda cuestión habitual en las dudosas actividades de algunos oficiales de guerra consistía en el transporte de personas a bordo de los bajeles. Desde el mismo nacimiento de la Carrera de Indias, la navegación sin licencia y el tráfico clandestino de personas se convirtieron en asuntos espinosos y difíciles de resolver para las autoridades.

16 Los navíos de guerra del siglo xviii eran buques con un diseño y objetivos a la hora de navegar claramente diferenciados de los navíos mercantes. Aunque la función primordial de los primeros no era el transporte de pasajeros, éste solía realizarse con frecuencia. A la hora de decidir quién podía viajar a bordo de un buque de la Armada, se daba preferencia a aquellos individuos que lo hacían con motivo de haber sido designados para ocupar empleos políticos, eclesiásticos o militares en América (los denominados provistos en empleos de Indias), por delante de los particulares que se desplazaban por negocios u otras circunstancias. El capitán del navío, como máxima autoridad a bordo, se encargaba del alojamiento de estos individuos, con los que concertaba una cantidad. El importe del pasaje dependía de la ubicación escogida para descansar dentro del buque. La única advertencia que la ley imponía al capitán a la hora de cerrar los tratos era el uso de la moderación, bajo pena de quedar privado de los destinos a América²⁰. Sin embargo, la concesión de un amplio margen de libertad para la gestión de tales menesteres llevó a muchos mandos a comportarse como si realmente fueran los dueños del bajel, desvinculados de cualquier norma o advertencia. Una vez más, las obligaciones militares de estos oficiales quedaban



gravemente condicionadas por su lucrativo papel de hosteleros.

- 17 Los abusos más frecuentes de los oficiales pasaban por situaciones como el cobro de un precio excesivo por el pasaje²¹, o la introducción en el buque de un número mayor de pasajeros del que razonablemente se podía llevar. También se producían casos de clara irresponsabilidad, derivada de los daños ocasionados en el barco por la variación de su disposición original, cuando se ordenaba el levantamiento de atajadizos, divisiones y camarotes que, además, se hacían con material propiedad del Rey. Igualmente, los oficiales subalternos, los oficiales de mar e incluso los ministros que pasaban a tomar posesión de su cargo en Indias a menudo se veían forzados por el comandante a abandonar sus alojamientos para cedérselos a aquellos pasajeros que previamente habían desembolsado una buena cantidad por ellos. La cuantía del alojamiento a bordo oscilaba de más a menos según se tratase de un camarote fijo, de un catre colgado, o simplemente de la ocupación de un espacio en el barco. Amén del coste del alojamiento a bordo, el introducir un número de pasajeros superior al ordinariamente establecido llevaba aparejado el embarque de un mayor volumen de equipaje, generalmente situado en las cubiertas, lo que embarazaba peligrosamente la navegación²². También se producían irregularidades por la proliferación de hornos y cocinas por encima del número permitido, o al construirse éstos como elementos permanentes en el buque, en vez de hacer uso de los hornos portátiles establecidos por ley.

- 18 El conjunto de las citadas corruptelas ponía en peligro la navegación, ocasionaba gastos extraordinarios a la Real Hacienda y solía llevar aparejadas numerosas disputas, altercados y enfrentamientos entre los comandantes de los navíos y los pasajeros. Por eso, en 1728 se publicó un reglamento a fin de poner orden en todos estos desbarajustes. Para el caso del transporte de provistos a Indias, los precios serían tasados para evitar abusos,



mientras que el pasaje del resto de los individuos embarcados se abonaría según lo convenido entre las partes. Los oficiales subalternos de la Armada no estarían obligados a ceder su alojamiento, pero, si así lo hicieran, tendrían derecho a la mitad de la cantidad convenida, en concepto de uso de camarote. Igualmente, se prohibió la multiplicación de fogones a bordo, y fueron objeto de regulación cuestiones como el número de baúles que cada pasajero podía llevar consigo, los precios de cada tipo de alojamiento y su forma de pago, o los navíos en que debían trasladarse las autoridades como virreyes, familias y personas a su cargo, los diputados del comercio y los provistos en empleos a Indias²³.

19 Junto a los pasajeros también embarcaban la propia marinería y los soldados. Algunos comandantes de navíos, con el pretexto de su responsabilidad sobre todo lo que ocurría en el bajel, se aventuraban a vender a terceros las plazas asignadas a los marineros o colocaban en las mismas a polizones, incapaces de realizar una sola maniobra.

20 Un conflicto igualmente habitual residía en las simulaciones cometidas con los criados. Cada oficial de la Armada tenía asignado un número determinado de jóvenes para su servicio. Si no poseía mando en el bajel, se le señalaban uno o dos criados, según su graduación. En el caso de que el marino de guerra hubiera sido comisionado para el gobierno de un navío o de una escuadra, la cantidad de sirvientes aumentaba de forma notable con la finalidad de poder dar la mesa a toda la oficialidad. Un jefe de escuadra, por ejemplo, disfrutaba de ocho criados, y un comandante de un bajel de seis. Así pues, la obligación de dar la mesa a la oficialidad y el hecho de tener criados a bordo eran cuestiones estrechamente relacionadas entre sí. Al volver de las navegaciones, el Rey compensaba económicamente estos gastos, después de ser debidamente justificados²⁴. En puridad, los criados no formaban parte de la tripulación y asistían en el servicio de comidas del oficial al que servían, aunque podían ser utilizados en caso



de combate o en determinadas urgencias del navío. Pues bien, el excesivo deseo de ganancia de algunos oficiales les empujaba a llevar a sus criados registrados con plazas de marineros, con lo cual se ahorraban su pasaje y además se embolsaban su soldada. Esta práctica se había venido ejerciendo de forma ordinaria a lo largo de la dilatada vida de la Carrera de Indias²⁵.

21 Colocar a pasajeros, polizones o criados en plazas de marineros, además de poner en peligro la seguridad de la navegación, acarreaba consecuencias muy perjudiciales para las tripulaciones. Una vez el navío en Indias, los falsos marineros desertaban y resultaba imposible encontrar tripulación de reemplazo para el tornaviaje a la Península. A finales de siglo la legislación se endureció considerablemente en el control del transporte de pasajeros. A partir de 1793 pasó a exigirse autorización real en cualquier viaje de Europa a las Indias, y se dió otro paso importante hacia la profesionalización de los oficiales al ponerse fin a los beneficios de alojamiento de que gozaban comandantes y oficiales en los bajeles²⁶.

22 En ese lento y largo camino recorrido en el Setecientos hacia un marino de guerra más profesional, cada vez más desvinculado de la condición de comerciante, se fueron definiendo sus funciones hacia las más propias de un militar. En 1717, se estableció que ningún capitán en adelante pudiera tener navío en propiedad, poniéndose fin a una larga tradición perpetuada en la Carrera de Indias²⁷. Para eludir amaños y corruptelas, y con el fin de evitar situaciones en las que los mismos oficiales de siempre o aquellos más interesados en sacar provechosos beneficios comerciales disfrutasen de las deseadas navegaciones a América, se acordó el establecimiento de un turno en virtud del cual toda la oficialidad de la Armada se alternaría en los viajes ordinarios a Indias²⁸. Y finalmente, en 1748, los comandantes de escuadras y navíos fueron advertidos de la prohibición de exigir cantidad alguna a los dueños de embarcaciones particulares por los servicios de escolta o socorro prestados²⁹.



23 No debemos cerrar el presente apartado sin comentar brevemente uno de los métodos utilizados por algunos oficiales de la Armada del siglo xviii para hacer negocios. La maestría de plata fue en la historia de la Carrera de Indias un empleo asignado a individuos honrados, de calidad y crédito, que se encargaban de traer la plata, oro, perlas, esmeraldas, alhajas u otros objetos preciosos desde las Indias a la Península. El maestro de plata trabajaba auxiliándose de un escribiente y de dos hombres de su confianza y realizaba el papel de depositario de estos tesoros durante la navegación, a cambio de un porcentaje sobre los valores transportados. El empleo surgió a fines del siglo xvi, cuando las remesas de oro y plata empezaron a aumentar considerablemente y su transporte requirió mayores medidas de seguridad. En el ámbito de la Carrera de Indias, las maestrías de plata significaron dinero y prestigio, y los comerciantes más poderosos trataron de hacerse con ellas. Al principio, el nombramiento de estos cargos corrió a cargo de los generales de las flotas, pero rápidamente la Casa de la Contratación y el Consulado de Comercio pasaron a controlar una función tan importante para la seguridad del tráfico. Realmente, los beneficios más considerables obtenidos por el ejercicio de este oficio no se basaban en lo explicado hasta ahora, sino en la habilidad de estos sujetos para pasar por alto importantes cantidades de oro y plata. En los buques reales, cuando se trataba de la custodia de caudales y efectos propiedad del Rey, el contador de navío había sido el sujeto encargado de tales menesteres. Pero en el Setecientos la propiedad del cargo cambió, y las maestrías de plata pasaron a ser una función aneja a los comandantes de navíos y escuadras. Una vez más, encontramos una ocupación añadida a la función de oficial de la Armada que sobrepasaba su campo natural de actuación, internándose esta vez en el de la agencia comercial, el corretaje o la receptoría. Las posibles razones para la concesión de las maestrías de plata a los comandantes debieron obedecer al propósito de compensar especiales servicios realizados a la Corona por



estos oficiales. En todo caso, cualquiera que fuese el motivo origen de tal decisión, la realidad demostró que los comandantes encargados de estas tareas a menudo se veían obligados a abandonar el buque en el lugar de arribada, para adentrarse en el interior, a largas distancias del puerto, y cumplir con las exigencias de la maestría. Tales esfuerzos no hubieran merecido la pena si la remuneración solamente se hubiese limitado a una pequeña comisión. Por el contrario, fueron las oportunidades de transportar la plata fuera de registro las que convirtieron este empleo en una ocasión propicia para el enriquecimiento ilegal del maestre de plata³⁰.

COMERCIO, MARINOS DE GUERRA Y CONTRABANDO: UNA COMBINACIÓN TENTADORA

24 La dedicación de los marinos de guerra al comercio a lo largo del siglo xviii estuvo penalizada ya desde las primeras normativas navales, hecho que no obstó para su reiterado incumplimiento³¹. Voces autorizadas argumentaban que el carácter, la dignidad y las funciones de un jefe militar no casaban bien con los negocios. Además, existían otras razones de peso. La dedicación al giro mercantil desvirtuaba la finalidad esencial para la que habían sido concebidos los buques de guerra, cual era la defensa de los territorios de la Corona, de las rutas marítimas y de los barcos, mercancías y vasallos de la Monarquía hispánica. Para terminar, tal y como se exponía en este esclarecedor texto, la esencia última de la carrera militar en la mar quedaba desnaturalizada cuando el oficial se entregaba al trato:

La carrera ilustre de las armas es la cuna del honor; es una profesión de gloria, de mando, distinciones y preferencias, pero no de riquezas; antes bien parece que éstas contradicen el penoso ejercicio del soldado, pues la abnegación que éste hace de su voluntad, de su hacienda, de su reposo y aun de su misma vida a favor de su rey y de



su patria mal pudiera avenirse con el excesivo apego a las comodidades de una vida muelle y regalada. Por esto es preciso confesar que la codicia es sin duda alguna entre todos los vicios el más opuesto y contradictorio a las virtudes marciales que principalmente estriban en el desinterés, en la frugalidad y el pundonor. Por ellas, la pobreza militar es honrosa y respetada, pues entre los trofeos de la guerra jamás campean las llaves de los tesoros ni los atributos de la opulencia³²...

- 25 Naturalmente, los espacios más propicios para las prácticas se encontraban en los puertos ligados al comercio y al tráfico marítimo atlántico. En este sentido, dentro del contexto de la Carrera de Indias, como estructura económica, social y comercial de enlace entre la Península y las colonias americanas, se protagonizaban los casos de fraude más notables en número y cantidad. Del otro lado del Atlántico, La Habana, Veracruz y Cartagena de Indias descollaban como los puertos más sobresalientes en las arribadas de las flotas indianas. En la Península, la doble naturaleza de Cádiz de puerto cabecera de salida para las flotas y galeones de Indias y principal departamento marítimo de la Armada española, erigió a esta ciudad en el enclave más destacado para el intercambio de bienes y servicios durante una buena parte del siglo xviii y como lugar principal de arribada para los navíos de guerra.
- 26 Si bien el enfoque de la presente investigación se centra en las actividades ilegales de algunos oficiales de la Armada, éstas no fueron obviamente exclusivas de tal profesión. El puerto de Cádiz se manifestaba como el territorio perfecto para que individuos con profesiones y oficios diversos cerrasen multitud de operaciones mercantiles, pero también para la actividad de redes de contrabando dedicadas a la introducción o extracción fraudulenta de mercancías, monedas y metales preciosos. Conviene precisar que no pocas veces los mismos comerciantes que operaban legalmente en la Carrera de Indias alternaban su condición de leales súbditos a la Corona con operaciones de trato ilícito y evasión fiscal, dibujando dos realidades



que convivían en el día a día.

- 27 Las negativas consecuencias del comercio clandestino para el fisco resultaban evidentes. A lo largo del siglo xviii, la Real Hacienda y la Casa de la Contratación se valieron de todos los medios a su alcance para combatir el fraude y el contrabando, con una intensidad que dependió de distintos elementos, entre ellos, del interés de los secretarios de Hacienda, de Marina, de Guerra y de Gracia y Justicia sobre esta cuestión, y de las circunstancias políticas del momento. Los dispositivos de control más empleados en el puerto de Cádiz por la Real Hacienda se basaban en la guardia de las distintas puertas de acceso a la ciudad, la realización de rondas de vigilancia, la utilización de falúas y la inspección de los buques fondeados en el puerto.
- 28 A pesar de los esfuerzos de la Monarquía para combatir el fraude, a los contrabandistas les sobraba ingenio y audacia para superar las barreras que se les imponía³³. El tránsito por las distintas puertas de la ciudad exigía superar el control de los dependientes de rentas. En la puerta de la Mar estos empleados tenían prohibido tratar con confianza a amigos o conocidos, y aun menos a frailes, capellanes o mujeres, debiendo prestar especial atención a los individuos que hacían el camino de ida y vuelta a la bahía. No podían recibir gratificación ni permitirse conversaciones que pudieran relajar la vigilancia. Cuando se detectaba algún contraventor, se anotaba su nombre y residencia y se enviaba una nota a la ronda del casco para el embargo de los bienes del defraudador, y otra al comandante del Resguardo para la inspección de la embarcación sospechosa.
- 29 La vigilancia de extranjeros estaba especialmente recomendada, sin olvidar la de las mujeres, que eran registradas en privado por celadoras de la fábrica de tabacos o por estanqueras. Se examinaban carros, fardos y todo tipo de baúles, cajas y cofres, comprobándose si portaban un doble fondo. Se cacheaba a los individuos, pues bajo las ropas solían llevar escondido todo tipo de género, oro o plata. También se inspeccionaban los fardos,



sacos de legumbres, frasqueras y demás recipientes. Existían órdenes de especial vigilancia sobre los patrones y barqueros de El Puerto de Santa María, sobre los gallegos, los prácticos y gentes de mar de la población de Rota, los contra maestres, los vecinos extramuros de Cádiz y cuantos operaban comercialmente en la ciudad (malteses, genoveses, griegos, napolitanos, portugueses, holandeses, suecos, daneses, moros, ingleses y franceses), especializados en pasar por alto moneda en culebras trincadas a la cintura. En la puerta de San Carlos se reconocían las cargas de carbón, cal, paja o leña, así como las cabalgaduras y carros, y también a los individuos que no tenían negocios que requiriesen el tránsito por aquella puerta. La puerta de la Caleta controlaba el tráfico de las personas que hacían el camino del castillo de San Sebastián, consistente sobre todo en pescadores y bañistas. La puerta de Tierra soportaba el tráfico de coches de viaje, berlinas, calesas, recuas de arrieros, pero también el paso de marineros y transeúntes.

30 El segundo mecanismo de control consistía en las rondas de vigilancia por dentro y fuera de la ciudad. Las más destacadas eran la ronda mayor de noche y de día, la ronda menor de noche y la ronda volante de día y de noche. Estas vigilancias permitían conocer la llegada de la mercancía ilegal al mercado a través de la vigilancia de las casas de juego, cafés, tabernas y lugares públicos, en los que se consumía tabaco u otros productos del tráfico ilícito. Las rondas también se efectuaban en conventos y cuarteles, con presencia de un escribano y del Resguardo. Las rondas de noche vigilaban la extracción de cajones o baúles por encima de la muralla de la ciudad o la efectuada por sujetos sospechosos.

31 Las actividades desarrolladas por el Resguardo en los muelles gaditanos se concentraban en el control de los barcos extranjeros, sirviéndose de las falúas para las operaciones aduaneras de visitas y registros. Según Melón Jiménez, la actividad de estos botes resultaba fundamental en las zonas de Punta del Diamante, muelle de la puerta de



Sevilla, Punta de la Vaca, castillo de Puntales, boca del Caño, río de San Pedro, y en la bahía. En el período establecido entre 1779 y 1785, el número de empleados de los Resguardos de Cádiz asignados a estas actividades era elevado. Sin contar el Resguardo de tierra ni el formado por los individuos asignados al partido de Cádiz, el Resguardo marítimo de la ciudad gaditana contaba con 1 comandante, 1 teniente comandante, 4 tenientes de bahía, 2 escribanos destinados en la bahía, 14 cabos de falúa, 1 intérprete, 45 oficiales de mar, 13 de guarnición, 5 de artillería de tierra, 39 empleados asignados al barco principal de la aduana, 8 al bergantín *Nuestra Señora de Guía*, 10 al jabeque *Nuestra Señora del Carmen*, 12 a la lancha de Puntales, 11 a la falúa de aduana, 8 a la falúa de millones, 6 a la falúa *El Rosario*, el mismo número a la falúa *El Jairer*, *El Pilar*, *San Antonio*, *Nuestra Señora de Regla*, *La Platera*, *La Ninfa*, y *Santa Rita*. Finalmente, 3 jubilados completaban el cuadro de los dependientes del Resguardo de Cádiz³⁴. Las licencias otorgadas a los patrones de botes de El Puerto de Santa María y Rota alcanzaban una validez de ocho días. Para impedir actividades de contrabando, estaba prohibido pescar en la bahía de noche, así como en la zona cercana a las murallas de la ciudad y en las playas del Puntal, San Pedro y Punta de Vaca. Los buques españoles que se dirigían a Puntales, Aguada, Isla de la Carraca, Caño del Trocadero, Puerto Real y El Puerto de Santa María necesitaban previa autorización antes de su partida. Los barcos extranjeros eran registrados minuciosamente, con especial hincapié en las tripulaciones, pasajeros, camarotes, pañoles, santa bárbara, cámaras y ranchos de contramaestres y guardianes.

32 Las ramificaciones del fraude se extendían por los distintos sectores del proceso productivo del tráfico marítimo mercantil. Los astilleros construían navíos diseñados para albergar compartimentos y pañoles expresamente destinados a la ocultación de mercancía. Si ello no resultaba suficiente, se intentaba sobornar a los oficiales de



arqueo y obras, para obtener una medición de porte inferior a la real. También se ensayaban sobornos a los responsables de la carga y estiba de la mercancía que se pretendía pasar por alto, o los mismos empleados de la aduana o de la renta del tabaco. Los momentos más delicados se producían al arribo de las flotas y escuadras de Indias. Pasajeros, tripulaciones y a veces mandos tomaban parte en el trato ilícito pasando tejos de oro, barras de plata, piedras preciosas y tabaco. Al arribo de los navíos de las flotas indianas, éstos se desarmaban en el canal del Trocadero, sito en la bahía gaditana. Allí entraban en acción los metedores, contrabandistas especializados en la introducción de oro, plata y otros géneros de valor en los distintos navíos fondeados en puerto, lejos de la mirada de la ley.

33 Pero, volviendo a nuestros protagonistas, ¿en qué consistía exactamente el comercio clandestino de los oficiales de la Armada?, y ¿cuál fue la reacción de las distintas autoridades, comenzando por las del propio Cuerpo, ante los casos de contrabando detectados?

34 Antes de introducirnos en estas cuestiones, conviene precisar que la documentación archivística encontrada revela la existencia de actividades ilícitas por parte de algunos oficiales de marina, lo que no quiere decir que todos ellos se dejasen llevar por la tentación de defraudar. Existieron oficiales que cumplieron fiel y honradamente con sus obligaciones, probablemente una gran mayoría, pero también los hubo más preocupados por lucrarse, sin reparar en los medios utilizados. La dificultad radica en saber qué porcentaje traspasó la legalidad y en qué circunstancias se desarrollaron estas prácticas. El cálculo que deseáramos realizar resulta a todas luces imposible, dada la poca publicidad con la que se solventaban estos asuntos, muchos de los cuales posiblemente ni siquiera pasaban a ser recogidos por escrito, resolviéndose de palabra entre hombres de honor. Algunos de los pocos que sí defraudaron, como veremos a continuación, fueron normalmente solo penalizados de forma leve, hecho que



resulta sorprendente si tenemos en cuenta el grado de responsabilidad del sancionado en la escala de mando militar.

35 Pasemos a la casuística. El naufragio de la fragata *Genovesa* en los bajos caribeños de la *Víbora* destapó en 1733 el contrabando y transporte sin registro de 100.000 pesos en oro. Al parecer, el responsable de esta operación era el capitán de infantería de marina Francisco López de Arriaga, que ejercía de comisionista y había sido descubierto por llevar documentos firmados de su puño y letra, en virtud de los cuales se obligaba a poner dicha cantidad a su riesgo en tierra a cambio del flete³⁵. El caso de López de Arriaga no debió ser aislado, porque una orden del Almirantazgo de 1738, dirigida a los gobernadores y oficiales de los territorios americanos, les alertaba de los «fraudes y abusos que se cometían por oficiales y ministros de escuadras y navíos sueltos que pasan a aquellos dominios³⁶».

36 En 1750 hallamos otro caso notable de contrabando. Cuatro oficiales de marina que viajaban en los navíos del cargo del teniente general Andrés Reggio se vieron envueltos en prácticas fraudulentas. El alférez de fragata Francisco Cisneros, los tenientes de navío Baltasar Escudero y Diego Alarcón y Ocaña, así como el capitán de fragata Juan Antonio de la Colina habían traído a Cádiz «algunas confianzas de dinero, introduciéndolo por alto mediante cierto precio». Si bien no hemos podido averiguar el montante de lo defraudado, la resolución del Rey al respecto fue clara: «Ha sido del desagrado de S.M. que los oficiales de su Armada se valgan de la inmunidad personal que gozan por los honores con que los atiende y distingue para cometer fraudes y dar un ejemplo tan pernicioso en materia de tanta consecuencia, cuando su mismo honor debiera empeñarlos a impedir que otros cometiesen semejante exceso...». Lo sorprendente del caso estriba en que, comprobada la realidad de los hechos y la culpabilidad de los acusados, el Rey decidiera ser piadoso haciéndoles solo objeto de una severa reprensión en su



Real nombre, con la amenaza de un castigo más riguroso si se volvía a repetir³⁷.

37 También encontramos otros episodios de contrabando a cargo de Guardias Marinas, aspirantes a oficiales. En 1761, José Pardo fue arrestado al bajar a tierra, por habersele encontrado media libra de tabaco cucarachero (tabaco en polvo) que había comprado en Galicia. El cadete fue conducido a la casa del administrador y posteriormente remitido al teniente de Guardias Marinas para su prisión en el Castillo de Cádiz³⁸. Cuatro años después, en 1768, el Guardia Marina Joaquín de Escaño fue llevado a prisión por haber acompañado a unos oficiales de mar que extraían plata de Cádiz. Mientras que los oficiales de mar fueron despuestos de sus cargos, el Guardia Marina solo recibió el apercibimiento de que en adelante no se acompañase de sujetos dedicados a estos fraudes³⁹.

38 Hacia la década de 1770, encontramos un escrito de denuncia anónimo, cuyo autor bien pudiera ser un oficial del Cuerpo del Ministerio de Marina, en el que expresaba una valoración negativa sobre los oficiales del Cuerpo General de la Armada. El denunciante criticaba con acidez la poca dedicación de los marinos de guerra a las cuestiones del servicio y, por el contrario, el interés de muchos de ellos en la obtención de ganancias adicionales:

A ninguno se le oirá hablar de evoluciones navales, combates, presas que hicieron... Y sí [sobre] el buen viaje que hizo tal que trajo o le valió tantas talegas. El capitán F lleva buena generala: hubo buena venta. Estaba perdido todo: nada se vendió sino perdiendo: al capitán N le decomisaron tantos mil pesos, etc. el capitán tal da buena mesa, delicada masa. Tal es un cicatero, no nos da bien de comer, pero se la pegamos así y así, etc. El intendente es un pícaro, no es hombre de cuna, no fue Guardia Marina, no me dio más que tantos barriles de generala, etc⁴⁰...

39 Esta crítica bien podría estar escrita desde el antagonismo y el profundo enfrentamiento mantenido entre oficiales de la pluma y oficiales de la espada, pero no parece descabellado afirmar que este tipo de conversaciones



podieran ser frecuentes entre algunos miembros la Armada.

- 40 En la Carrera de Filipinas, prolongación en el mar Pacífico de la Carrera de Indias, el contrabando en los navíos del Rey se extendía a todas las categorías profesionales de la mar, al igual que ocurría en el comercio atlántico. Marineros, pilotos, contra maestres, condestables, patrones de lancha... participaban activamente, de una manera u otra, en el comercio clandestino. También algunos oficiales tomaban partido al autorizar la sobrecarga de pañoles con más mercancía de la permitida, o navegando por la ruta del archipiélago filipino, una vez pasado el embocadero de San Bernardino, se deshacían de la lancha del navío para ocupar con más cargamento el espacio que quedaba libre⁴¹. Las medidas adoptadas por las autoridades contra el trato ilícito en los puertos de Cavite y Acapulco fueron similares a las dictadas para los espacios portuarios atlánticos y peninsulares, con la diferencia de que los medios empleados en aquellas latitudes eran mucho más escasos⁴².
- 41 Como se suele decir, la letra de la ley siempre va por detrás de la realidad. A lo largo del siglo xviii proliferó una legislación cada vez más exhaustiva en la lucha contra el fraude y el contrabando. Una ley de 1728 criticaba el papel de algunos oficiales, entregados a «la codicia de hacer negocios de personeros y encomiendas, y llevar muchas mercaderías, y traduciéndolas fraudulentamente a bordo de los bajeles en los cofres, botes y lanchas, defraudando los derechos de la Real Hacienda⁴³...». Los mecanismos para contrarrestar el tráfico ilícito pasaban, entre otros, por un mayor control de los individuos que embarcaban y desembarcaban en los puertos, ello a través de la concesión de licencias por parte del presidente de la Casa de la Contratación y de los gobernadores o por el deber de los comandantes de los navíos de notificar a los propios gobernadores su arribo a los puertos americanos. Asimismo, ante la gran cantidad de casos comprobados de contrabandos realizados por individuos aparentemente poco relacionados con estas prácticas, se prohibió la



entrada en los bajeles y embarcaciones de guerra de todos los militares, eclesiásticos —regulares y seculares—, y de cualquier otra persona que no dispusiera de licencia particular del gobernador del puerto, acordada junto con el administrador de las Rentas Generales y Tabaco⁴⁴. La repetición de esta última orden a lo largo de los años también nos descubre la incapacidad de las autoridades para imponer su cumplimiento.

- 42 Un fenómeno tan extendido como el contrabando solo podía ser eficazmente combatido sobre la base de un plan de acción fundamentado en la unidad de criterio y de actuación. La intervención de varias jurisdicciones sobre el mismo problema a menudo entorpecía la detención, encausamiento y condena de los culpables del trato ilícito. Por ejemplo, en el puerto de Cádiz, la Casa de la Contratación, la Comandancia de Marina, la Intendencia de Marina y el gobernador intervenían en los asuntos de la navegación y el tráfico mercantil. Por ello, en 1754 una importante orden amplió y especificó claramente las facultades del presidente de la Casa de la Contratación, en aras de concertar en una sola autoridad las competencias necesarias para el control del contrabando portuario. Mientras que la Comandancia y la Intendencia se habían de centrar en la carena, armamento, tripulación y embarco de víveres y pertrechos, el presidente de la Casa de la Contratación era la única autoridad facultada para poner, desde la salida a Puntales o incluso en la misma Carraca, al momento del embarco de pertrechos, guardas dentro del bajel, junto con un resguardo exterior de falúas. Se prohibió el embarque de ningún género o mercancía a los comandantes de navíos sin el correspondiente despacho, generala o guía de la Casa de la Contratación. El presidente de la Casa decidiría, con el dictamen del capitán de maestranza, sobre la cantidad de enjunques, azogues, ropas o frutos que había de embarcarse. El comandante del navío se limitaría a vigilar que los víveres, armamento y pertrechos fueran debidamente estibados, sin sobrecarga del bajel. Para evitar maniobras de dilación, en el caso de



reconocimientos o fondeos a bordo de buques de guerra a cargo de los guardas de rentas, no sería necesaria la venia del director del departamento marítimo o del comandante del navío, y sí suficiente la orden del presidente de la Casa de la Contratación. Los mandos de los navíos quedaban obligados a auxiliar y permitir todas las labores de los empleados de aduanas. Una vez preparado el navío para la partida, el presidente de la Casa de la Contratación daba la orden a los navíos para bajar de Puntales a la bahía, y para hacerse a la vela desde la misma bahía, previo aviso al director e intendente de marina, medida que iba dirigida a evitar el intercambio de mercancías entre navíos de guerra y barcos mercantes extranjeros una vez fuera del puerto. Las operaciones realizadas de barco a barco se denominaban comercio a la pica.

43 Igualmente, al regreso de los navíos de América, era el presidente de la Casa el que daba las órdenes sobre el resguardo de la Real Hacienda, en relación con el tiempo y modo de desembarco, sobre los oficiales o gente de mar autorizados a bajar a tierra o sobre la subida a bordo de individuos, y el que ordenaba el envío de guardas. Únicamente la falúa del director o comandante general del departamento de Marina quedaba autorizada a acercarse a los navíos recién llegados, para dar las órdenes precisas y recibir la información necesaria. Finalmente, la revista de las tripulaciones al regreso de Indias quedaba aplazada hasta después de la descarga de la plata⁴⁵. Esta disposición levantó ampollas entre los marinos de guerra, que vieron cómo sus facultades en el apresto, envío y regreso de navíos de América quedaban mermadas. Desgraciadamente para los objetivos de la Real Hacienda, detectamos trece años después que la citada orden de 1754 no debía cumplirse satisfactoriamente⁴⁶.

44 Uno de los episodios más reveladores acaecidos en el puerto de Cádiz fue el que afectó en 1756 al comandante del Resguardo Antonio Yoldi y a algunos oficiales de la Armada sorprendidos cuando estaban intentando pasar fuera de registro importantes cantidades de oro y plata. En



este incidente interactúan diversos elementos como el contrabando, el enfrentamiento entre jurisdicciones y el corporativismo. El presidente de la Casa de la Contratación, Esteban José de Avaría, manifestó al comandante del Resguardo su sorpresa ante la gran cantidad de fraude existente y las escasas detenciones que se estaban produciendo. Yoldi contestó a su superior con toda una batería de argumentos. La tesis principal del empleado de la aduana residía en que, en sus 16 años de ejercicio en el mando de los Resguardos, había sido testigo de la libertad con la que los oficiales de marina introducían plata y oro por alto en sus navíos de guerra, mientras que los medios aplicados por la Real Hacienda no alcanzaban a contener ese desorden. Los marinos despreciaban las órdenes de la Casa de la Contratación y «para negociar y defraudar en la Carrera de Indias, hacen lo primero con más excesivo desembarazo que los comerciantes, y lo segundo como ellos solos, porque la codicia les predomina tanto como a los que lo tienen por oficio». Seguía Yoldi describiendo el modo de proceder de los oficiales, indicando que

no hay quien los reduzca a la razón, ni dan oídos a ella, de modo que negociando en sus navíos se revisten tan de soldados para con los Resguardos y las órdenes que vs. les distribuye, como si se estuvieran combatiendo con los enemigos y tratando a los cabos de falúas con la ignominia más despreciable, sin dejarlos atracar a sus bordos, aun para lo muy indispensable⁴⁷...

45 Cuando se les advertía de su obligación de cumplir con la ley, se excusaban diciendo que no conocían más presidente ni jefe que su director general, con lo que conseguían que transcurrieran tres o cuatro días antes de que se ordenara lo conveniente, tiempo durante el cual negociaban en perjuicio de la Real Hacienda.

46 El suceso se había originado con el arribo a Cádiz de los navíos *América*, *Asia* y *Fuerte*:



todos sus oficiales atropellando las órdenes de no poder saltar en tierra, ni volver a sus navíos sin expresa orden de

vs. por escrito, no solo no las han obedecido, sino es que han venido dos y tres veces al día cargados de oro, de modo que les privaba el uso natural del manejo de sus cuerpos haciendo gala que a ellos no se les puede hablar palabra ni detener, y en estos términos han introducido considerables cantidades de dinero así suyo como ajeno, con tal desorden y escándalo, que ha llegado a oídos de vs. a vista de los Resguardos, que con impaciencia han sufrido este desprecio, y aun de la mía, pues he visto con rubor hombres de honor hechos costaleros: concediéndoseles unas generalas tan decentes a cada uno, según su graduación, sin que esto sea estímulo a dejar de tomar por oficio el de defraudadores, pues hoy no se conocen otros que los expresados oficiales, olvidados del antiguo honor que han profesado⁴⁸...

4 / A toda esta serie de graves acusaciones, el comandante del Resguardo añadía en la cuenta de los oficiales la de intento de soborno a los cabos y tenientes de las embarcaciones del Resguardo. En opinión de Yoldi, parte del problema del enfrentamiento entre las dos jurisdicciones se debía a la distinta cuna del comandante del Resguardo y la de los oficiales de marina, hecho que impedía una adecuada relación entre ambos servidores del Rey. Para solucionarlo, el diligente Yoldi propuso la elección para el cargo de comandante general de las Rentas de un caballero de ilustre nacimiento, con prudente conducta y amante del honor, lo que le permitiría graduar adecuadamente los delitos en los que incurrían los oficiales de la Armada.

48 La respuesta del secretario de Marina, Julián de Arriaga, ante tan gruesas acusaciones no se hizo esperar. Calificó la carta de injuriosa para el distinguido Cuerpo de Oficiales y exigió a Avaría que llamase a Yoldi ante su presencia, para reprenderle la libertad con la que se había manifestado, «la cual pedía una más severa determinación, a no ser por las temibles consecuencias que se podían derivar de su publicación⁴⁹». Arriaga exigió que Yoldi se disculpara por su alegato contra la oficialidad de la Armada y rompiese en su presencia la denostada representación. Para la máxima autoridad de Marina, el hecho de que unos oficiales



incurriesen en prácticas ilegales no podía manchar el honor del Cuerpo. Llegados a este punto, se abría la delicada cuestión del registro de oficiales por parte de los empleados de la Aduana. La inspección pública y física suponía de entrada una afrenta a su honor. Por ello, el procedimiento que había de llevarse a cabo debía guardar un protocolo sumamente respetuoso. Mientras los miembros de la tripulación podían ser registrados en cualquier momento y lugar, si un oficial de la Armada era sospechoso de contrabando, debía ser abordado con el debido respeto y consideración a su condición, para después conducirlo a la casa del Presidente de la Contratación e interrogarle en privado. Guardándose estas precauciones, decía Arriaga, se evitaría el atropellamiento del distinguido Cuerpo por la culpa de uno o más de sus individuos⁵⁰.

49 El Presidente de la Casa de la Contratación hizo llamar a Yoldi y, en su presencia, le ordenó romper su representación a causa de su «exceso y libertad por el modo ofensivo con el que exageró lo que no debía⁵¹». El relato pone de manifiesto cómo el correcto proceder de un empleado no siempre había de discurrir en la misma línea que el de sus superiores. En este caso, el mensajero pagó por el delito denunciado.

50 El incidente de Yoldi en 1756 pone al descubierto situaciones de enfrentamiento entre miembros de la Renta de Aduanas y oficiales del Cuerpo General de Marina en el contexto de la lucha contra el contrabando. La obligación de guardar el debido respeto a los oficiales en los controles portuarios se reiteró en la legislación, como consecuencia de algunos lances acaecidos entre individuos de ambos cuerpos⁵².

51 La llegada a España del marqués de Esquilache en 1763, con una notable experiencia previa como inspector de aduanas y en la secretaría de Hacienda de Nápoles, marcó una nueva etapa en el desarrollo de la Real Hacienda española. El italiano emprendió una ímproba tarea reformadora de un sistema fiscal complejo y heterogéneo.



Uno de los puntos candentes de su política hacendística se centró en la lucha contra el fraude y el contrabando. La extracción de oro y plata acuñados se había convertido en un problema de primer orden, a pesar de la fuerte penalización de esta práctica. La mayor cantidad de metales de Indias distraídos y defraudados venía por la vía de Cádiz. De Holanda llegaban noticias sobre las crecidas cantidades de oro y plata en especie, en barra y en tejos que se extraían fraudulentamente desde Cádiz, La Carraca, Puerto Real, El Puerto de Santa María y demás lugares de la bahía gaditana. La razón de esta concentración de comercio ilegal en la zona del hinterland gaditano obedecía a que allí se hallaban las casas comerciales de media Europa que traficaban con América, cuyos mandatarios alternaban el comercio legal con el ilegal. Igualmente, se comprobó que grandes cantidades de tabaco procedentes de La Habana llegaba a la península por alto⁵³. En este sentido, Esquilache se entregó a una campaña de combate contra el contrabando, y ordenó el refuerzo de la vigilancia de las zonas frecuentadas por contrabandistas y la reactivación de numerosas causas judiciales de fraude en el tabaco que había pendientes en las Chancillerías.

52 En este contexto, el ministro de Carlos III decidió apuntar directamente a los oficiales de la Armada. Su orden de 1760 sobre los medios de evitar el contrabando en los individuos de Marina arrancaba con un tajante preámbulo:

Son tan repetidas las noticias que ha tenido el Rey de la cooperación de muchos oficiales de Marina en los contrabandos, y aun verificados en unos constantes hechos, que ha sorprendido a SM ver que en el distinguido Cuerpo de su Armada, olvidándose parte de sus individuos del honor de su nacimiento y del en que les constituye sus empleos (sic), quepa tal abandono en perjuicio de su estimación y de los Reales intereses, y bien que la severidad con que se castigará a todo cómplice, será escarmiento que arranque del Cuerpo de la Armada tan fea raíz⁵⁴...

53  La citada norma prohibía a los oficiales pasar a bordo de

navío extranjero, así como el acercamiento de embarcaciones reales a estos navíos, obligaba a los marinos de guerra a acercarse y atracarse a las falúas del Resguardo para permitir los registros a satisfacción de los guardas, exigía la completa colaboración del comandante del navío en la inspección y las diligencias realizadas por los empleados del Resguardo y obligaba a permitir el registro de la falúa del comandante general del departamento. También reiteraba disposiciones antiguas, como la de impedir la bajada a tierra de la tripulación hasta que se efectuase el primer fondeo y descarga de la plata. Por último, la novedad más importante consistió en la directa responsabilidad de los comandantes de los navíos en los fraudes y contrabandos cometidos a bordo y la posibilidad de registro de casas, cuarteles, arsenales y aun de la misma Casa de los Oficios sin tener que esperar la orden del jefe correspondiente de la Armada.

54 La respuesta del director general de la Armada, Andrés Reggio, a la orden de Esquilache explicitó el fuerte rechazo de los oficiales a su aplicación⁵⁵. La oficialidad argumentaba la imposibilidad material de controlar todo lo que entraba y salía del bajel. El honor del Cuerpo se vería en entredicho con la aplicación de esta normativa y sus consecuencias desincentivarían claramente el ejercicio de la profesión. El Cuerpo no podía ser cómplice de la corrupción de uno de sus miembros, y si un caso de este tipo acaecía debía ser tratado con discreción, sin los «violentos medios de sujetar directamente la Marina en todo lo perteneciente a la Real Hacienda a los dependientes de ella⁵⁶». Como podemos apreciar, la reacción de la oficialidad se manifestó entre el sentido del honor, y el rechazo a la intrusión de otro cuerpo profesional en sus asuntos.

55 Una muestra de que las medidas de Esquilache iban bien en serio fue la detención, puesta en prisión y suspensión de empleo del teniente de navío Gaspar Vélez, comandante de la fragata de guerra *La Concepción*, en la que se encontraron descaminados en el año 1760 14 tejos de oro



de 6438 onzas de peso, 100 doblones de a ocho y 9 arrobas de tabaco. Ignoramos el resultado final de la causa, pero el caso Vélez enfureció considerablemente a los oficiales, impotentes ante la responsabilidad de la que se les hacía partícipes⁵⁷.

56 En resumen, el contrabando y demás prácticas ilegales ejercidas por una parte de la oficialidad de la Marina de guerra del siglo xviii constituyen una cuestión real y sin embargo poco publicitada por parte de las autoridades de la Armada, en razón del deshonor que tales comportamientos implicaban para el contraventor y para el conjunto del Cuerpo de oficiales. A pesar de la imposibilidad, a la fecha de hoy, de obtener datos fiables que nos permitan evaluar el alcance de estas prácticas dentro del Cuerpo, sí podemos extraer algunas conclusiones. Las conductas ilegales y el contrabando en los espacios portuarios a cargo de oficiales de guerra constituyeron actividades frecuentes anejas al ejercicio del comercio y que se reprodujeron a lo largo de toda la Edad Moderna. La Carrera de Indias fue el contexto en el que estas situaciones encontraron un campo de actuación más idóneo, incentivado por el desarrollo de un rico comercio ultramarino. La participación de oficiales de la Armada a lo largo del siglo xviii en este tipo de conductas obedeció a la necesidad de incrementar su bajo nivel salarial y a la falta de periodicidad regular en el cobro de sus emolumentos. Algunos de los casos que hemos logrado registrar de encausamiento de oficiales de Marina en cuestiones de fraude y contrabando se resolvieron con criterios laxos a la hora de aplicar la ley, probablemente con el objetivo de ahorrar críticas al Cuerpo, impedir su publicidad y evitar el menoscabo del honor de la oficialidad.

57 El camino en la lucha contra el trato ilícito estuvo trufado de enfrentamientos entre los oficiales de la Armada y los empleados de la Real Hacienda. Los conflictos competenciales y la inseguridad jurídica provocada por la actuación de distintas jurisdicciones entorpecieron el objetivo de acabar con estas prácticas. La legislación más



importante de la Marina de guerra de finales del siglo XVIII terminó incorporando las leyes, órdenes e instrucciones contra el fraude y contrabando que habían ido promulgándose a lo largo de las décadas anteriores. Las OGA de 1793 allanaron el camino a la acción de la Real Hacienda en la lucha contra el contrabando en los espacios portuarios, dotando a los empleados de rentas de un mayor número de competencias para su actuación. Entre otras medidas, la imputación de culpa por omisión de los oficiales de guardia de los navíos en caso de no evitar el fraude se convirtió en un delito recogido expresamente en este código legislativo de finales de siglo⁵⁸.

58 Finalmente, los marinos de guerra del siglo XVIII se vieron obligados a renunciar a parte de los privilegios y concesiones de las que habían disfrutado tradicionalmente⁵⁹, en aras del estrechamiento de la colaboración entre las distintas jurisdicciones y del incremento de la recaudación impositiva de las arcas de la Monarquía. La renuncia a la obtención de beneficios económicos extraordinarios ajenos a la profesión militar redundó en importantes mejoras encaminadas hacia una incipiente profesionalización del empleo de oficial de la Armada.

Notes

1. Al respecto, consúltense los descaminos en naos de guerra y avisos en VEITIA Y LINAGE, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, Libro II, cap. XVII, nº 24.

2. Sobre los mecanismos promovidos por el Estado para controlar el tráfico ilícito de mercancías y los medios empleados para atrapar a los defraudadores durante este período, ver MELÓN JIMÉNEZ, 2009.

3. PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, 2007.

4. En el Estado Mayor de la escuadra se incluía a los intendentes, comisarios, oficiales de contaduría, tesoreros, mayores generales, sus ayudantes, oficiales de órdenes, el vicario general de la Armada, el piloto mayor de la Armada, sus ayudantes, los directores de pilotos, el protomédico, el cirujano mayor de la Armada y sus ayudantes, el capitán de la maestranza y sus dependientes si poseían grados



militares y los auditores de guerra de Marina. Ordenanzas Generales de la Armada de 1748 (OGA 1748), tratado Sexto, tít. II, arts. 2, 5.

5. *Ibid.*, art. 26.

6. A partir de 1797 la forma de dar la mesa a bordo tendió hacia la separación de la mesa de los comandantes y, por otro lado, hacia el arranchamiento de los subalternos entre sí con los capellanes y contadores. ANÓNIMO, *Juicio crítico sobre la marina militar de España...*, t. II, carta IX^a, p. 78.

7. Archivo General de Simancas (AGS), Secretaría de Marina (SMA), leg. 60, *Solicitud de gratificación de mesa extraordinaria por los oficiales Juan de Egues, Anibal Petrucci, conde de Vegaflorida, Blas de la Barreda, Rodrigo de Urrutia, Lorenzo de Alderete, José Vicente Ibáñez de la Rentería y Juan de Valdés y Castro*, 11 de julio de 1744. *Concesión de la gratificación de mesa extraordinaria*, 24 de abril de 1744.

8. OGA 1748, tratado Sexto, tít. III, arts. 21 y 44, y tít. IV, art. 4. En el caso de los asentistas, éstos solían «gratificar» a los capitanes regalándoles la mazamorra que alimentaba el ganado.

9. Esta normativa fue posteriormente recogida en las OGA de 1793, vol. 2, tratado Sexto, tít. VI, art. 51.

10. OGA 1793, vol. 2, tratado Sexto, tít. VI, arts. 60 y 61.

11. AGS, SMA, leg. 392, doc. 620, *Orden sobre reglamento de ranchos, alojamientos y parajes conducentes a flotas, galones y azogues*, 8 de marzo de 1728.

12. OGA 1748, tratado Sexto, tít. IV, art. 14, y tratado Sexto, tít. II, art. 36.

13. En 1738, el teniente de navío Ventura de Murrieta quiso vender unas partidas de vino que llevaba de generalas en el puerto de Bilbao libres de derechos, a lo que el alcalde de Portugalete le respondió que estaba prohibida la venta de vino foráneo hasta que se consumiera el chacolí del país. AGS, SMA, leg. 59, Bilbao, 27 de enero de 1738.

14. En las navegaciones a Filipinas, los abusos cometidos por los mandos de los navíos valiéndose del privilegio de las generalas habían llevado a su considerable reducción. *Adición a la ordenanza de Marina que han de observar los navíos del Rey de las Islas Filipinas en los viajes al reino de Nueva España, puerto de Cavite y Acapulco, en la carga, su descarga y regreso*, art. 5.



15. Los empleados de los Resguardos de Cádiz examinaban los géneros destinados a generalas en los viajes a América «... pues solían incluirse aumentos e incluso géneros prohibidos entre la ropa de mesa, barrilería, cajones, fardos, sacos, barricas de carne, de sardinas, de arencones, y en las cajas de botica, en cuyos cuerpos y registros, que se abrían por dentro y por fuera, se ocultaban pertenencias de valor...», MELÓN JIMÉNEZ, 2009, p. 74.

16. «Los mercaderes sus armas son la ganancia y su guerra es el provecho. Y los de guerra su provecho es la honra y la obediencia», ANÓNIMO, *Juicio crítico sobre la marina militar de España...*, t. II, carta IX^a, pp. 91 y 92.

17. Entre los principios justificadores de la citada medida se declaraba lo siguiente: «...con el expresado aumento cesa la causa que motivó esta gracia, la cual no era distributiva, ni correspondiente al instituto de la oficialidad de guerra, que solo debe tener por objeto el puntual desempeño de sus obligaciones, empleando todo su celo en cumplirlas, sin distraerse en negocios particulares, que al paso que lo entibian, son ajenos del honor característico de un militar...», *Orden de 17 de febrero de 1787 prohibiendo todo comercio a los oficiales de la Armada, quitando las generalas y aumentándoles el sueldo* (en *Juzgados Militares de España y sus Indias...*[1787], t. III, p. 372).

18. *Ordenanzas e Instrucciones que se han de observar en el Cuerpo de la Marina de España* [1717], pp. 54 y 55.

19. *Ibid.*, pp. 56 y 57.

20. OGA 1748, tratado Sexto, tít. IV, arts. 16 y 17.

21. Algunos provistos a Indias denunciaban el haber pagado cantidades tan desmesuradas por su viaje a Indias que se habían visto obligados a pedir préstamos casi imposibles de devolver. AGS, SMA, leg. 392, doc. 620, *Orden sobre reglamento de ranchos, alojamientos y parajes...*, 1728. También véase AGS, SMA, leg. 83, Orden de 13 de octubre de 1761 a don Andrés Reggio, comandante general del departamento de Cádiz, *Sobre exceso con que algunos comandantes de navío han hecho contribuir su pasaje a Indias a oficiales del ejército destinados a aquellos gobiernos, y que si no se moderan se dispondrá vayan como oficiales que se embarcan con sus cuerpos*.

22. El hecho de que los navíos de guerra viajasen sobrecargados o «empachados» era tan frecuente que la ley fue muy insistente en su propósito de evitarlo. La obligatoriedad de que los bajeles navegasen zafos y marineros se repite en las *Ordenanzas e Instrucciones...* [1717], p. 8, en las OGA de 1748, tratado Sexto, tít. II, art. 38, y finalmente, en



las OGA de 1793, tratado Sexto, tít. VII, art. 72, así como en un buen número de leyes más específicas o en instrucciones para la navegación.

23. *Ibid.*

24. OGA 1748, tratado Sexto, tít. II, arts. 43-46.

25. En los juicios de residencia de los generales y almirantes de flotas y galeones de la Carrera de Indias, éstos con frecuencia reconocían haber llevado dos o tres criados ocupando plazas de marineros. PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, 1982, p. 435.

26. OGA 1793, tratado Sexto, tít. VII, arts. 61-68.

27. *Ordenanzas e Instrucciones...* [1717], p. 75.

28. AGS, SMA, leg. 392, doc. 620. *Orden sobre reglamento de ranchos...* [1728]. También en OGA 1748, tratado Sexto, tít. IV, art. 1.

29. OGA 1748, tratado Sexto, tít. IV, art. 78.

30. ANÓNIMO, *Juicio crítico sobre la marina militar de España...*, t. II, carta IX^a, pp. 95-99.

31. «No podrán [los oficiales] bajo pretexto alguno, recibir mercaderías a su bordo, ni mezclarse en comercio alguno, pues además de ser indacente a su grado, es contra el Real servicio», *Ordenanzas e Instrucciones...* [1717], p. 9. La sanción establecida consistía en la confiscación de los bienes objeto de contrabando, la suspensión del empleo y, si quedaba acreditado el delito y su cuantía era considerable, en la privación del mismo. OGA 1748, tratado Sexto, tít. IV, art. 12.

32. ANÓNIMO, *Juicio crítico sobre la marina militar de España...*, t. II, carta IX^a, pp. 99 y 100.

33. MELÓN JIMÉNEZ, 2009, pp. 67-76. La fuente utilizada por el autor es AGS, SSH, leg. 2314, *Varias notas que demuestran el número y clases de dependientes que costea la Real HACIENDA para el Resguardo de Rentas del casco de Cádiz y su bahía, sin que hayan conseguido el objeto de su instituto por mala dirección y errada ocupación que han tenido, en general; manifestando también que con el mismo número de empleados y gasto puede la Real Hacienda conseguir, con mejor dirección y aplicación de estos dependientes, el objeto del Real servicio a que están destinados*, Antonio Valcárcel el Menor, Cádiz, 19 de mayo de 1785.

34. MELÓN JIMÉNEZ, 2009, p. 67.

35. El caso había sido denunciado por el capitán de bombardas



Francisco Mateo Laget, después de ser implicado en este feo asunto. Laget argumentaba que su puesta en prisión se debía a la inquina que López de Arriaga le tenía por haberle impedido introducir en Cádiz los contrabandos deseados. AGS, SMA, leg. 10, Sevilla, 9 de mayo de 1733, Memorial impreso de Francisco Mateo Laget, s.f. Representación de Laget a José Patiño, 5 de junio de 1736.

36. Carecemos de más información al respecto. AGS, SMA, leg. 59, Orden circular del Almirantazgo, de 18 de abril de 1738.

37. AGS, SMA, leg. 14, Buen Retiro, 19 de diciembre de 1750.

38. AGS, SMA, leg. 86, Cádiz, 24 de abril de 1761, *Reggio da cuenta de lo ocurrido al Guardia Marina José Pardo con motivo de habersele encontrado un poco de tabaco.*

39. AGS, SMA, leg. 87, 17 de junio-18 de octubre de 1768.

40. Archivo Histórico Nacional (AHN), Estado, leg. 3228/3, *Demostración del Departamento de Marina de Ferrol, con quien son idénticos los de Cádiz y Cartagena, sus atenciones interiores y exteriores, cuerpos de que se compone, sus funciones y subordinación, defectos que se advierten, medios de corregirlos sobre fundamentos sólidos que afianzasen el mejor servicio del Rey y la verdadera economía*, Anónimo, sin fecha. Podría estar escrito entre las décadas de 1770 y 1780.

41. *Adición a la ordenanza de Marina que han de observar los navíos del Rey de las Islas Filipinas...* [1757], t. II, art. 21.

42. El gobernador y capitán general de las Islas Filipinas denunciaba la ausencia de botes y lanchas de empleados de la Real Hacienda para la vigilancia del contrabando. *Ibid.*, art. 35.

43. AGS, SMA, leg. 392, doc. 620, *Orden sobre reglamento de ranchos, alojamientos y parajes...*, 1728.

44. AGS, SMA, leg. 59, *Real orden para que ningún oficial de marina ni sus batallones pase a bordo de los navíos de América sin expreso permiso del Presidente de la Contratación, con pena de privación de empleo a los contraventores*, 10 de agosto de 1738. AGS, SMA, legs. 61 y 62, Órdenes de 2 de diciembre de 1748, 20 de mayo de 1754 y 14 de febrero de 1766 prohibiendo entrar en los navíos de guerra sin licencia de los gobernadores a militares, eclesiásticos, militares, mujeres y particulares.



45. AGS, SMA, leg. 61, *Sobre facultades de la comandancia general e intendencia con la presidencia de la Contratación en Cádiz. dada en*

22 de octubre de 1754.

46. AGS, SMA, leg. 64, *Al capitán general de la Armada, que se repita la Real orden de 22 de octubre de 1754 sobre las facultades de la comandancia general, intendencia y presidencia de la Contratación en Cádiz para que se observe por todos los oficiales de marina*, 24 de febrero de 1767; Representación del marqués de la Victoria a Julián de Arriaga, 12 de noviembre de 1754.

47. AGS, SMA, leg. 62, *Representación de Antonio Yoldi, comandante del Resguardo, a Esteban José de Avaría*, 28 de agosto de 1756.

48. AGS, SMA, leg. 62, Representación de Antonio Yoldi, comandante del Resguardo, a Esteban José de Avaría, 28 de agosto de 1756.

49. AGS, SMA, leg. 62, Carta de Julián de Arriaga a Esteban José de Avaría, 1756.

50. AGS, SMA, leg. 62, Carta de Julián de Arriaga a Esteban José de Avaría, 1756.

51. AGS, SMA, leg. 62, Carta de Esteban José de Avaría a Julián de Arriaga, 29 de septiembre de 1756.

52. Al respecto, cabe citar el lance acaecido en 1750 en la puerta de la Mar de Cádiz, entre un brigadier de Guardias Marinas que se restituía a bordo y un guarda que no reconoció la condición ni graduación del militar. Al preguntarle si llevaba cosa alguna de registro, el oficial echó mano de la espada y llamó pícaro al guarda. Este último le cogió por las solapas. El oficial quedó arrestado. El incidente se resolvió con la advertencia de tratar con distinción a la oficialidad. AGS, SMA, leg. 83, Cádiz, 16 de noviembre de 1750. En 1767, el alférez de navío Manuel Pando, embarcado en la fragata *Liebre* que se estaba armando en Ferrol, denunció el comportamiento de los guardas de rentas con los oficiales. La lancha de rentas se hallaba fondeada por la popa de la *Liebre* y los guardas llamaron a Pando por tres veces, sin ánimo de registrarle, pero sí de humillarle por hacerle venir a donde ellos se encontraban. Estos desaires y sonrojos a la oficialidad causaron animosidad entre los dos estamentos y la consiguiente decisión de los marinos de guerra de no acercarse a la lancha del resguardo, y solo pararse al ser llamada por los dependientes para proceder al registro. AGS, SMA, leg. 64, *El comandante general de Ferrol, conde de Vegaflorida, avisa haber representado al sr d Miguel de Muzquiz los desaires que experimenta la oficialidad de mar de aquel departamento en el voluntario e inconsiderado registro de los botes por los dependientes de rentas, y que le había contestado con las expresiones más políticas y obligatorias*, 20 de octubre de 1766.



53. ANDRÉS-GALLEGO, 2003, pp. 139 y 176.

54. AGS, SMA, leg. 62. Orden de Su Majestad, de 16 de diciembre de 1760.

55. AGS, SMA, leg. 62, Andrés Reggio a Julián de Arriaga, 23 de diciembre de 1760. El abatimiento de Reggio ante la norma de Esquilache se manifestaba así: «... no puedo menos de significar a v.e. las sensibles consecuencias que producirá al servicio de SM esta disposición por los bochornos a que conduce su práctica en los oficiales de la Armada, expuestos a continuos lances con los ministros de Rentas, pues estimulados de su honor, más que del ardimiento de la juventud, será inevitable la oposición a cuantos éstos operen, que no sea consecuente al distintivo con que deben ser tratados, pues violándoseles aquellas exenciones y fueros que los animan a sacrificar su vida y derramar gustosamente hasta la última gota de sangre por el servicio de Dios y del Rey, y vulnerando las circunstancias que los adornan, encenderá en su honor una llama que consuma todo el adquirido y heredado, malogrando con sola una acción cuanto en muchas con inexplicables fatigas han conseguido, y aun sin llegar a estos remedios es bastante la responsabilidad a que se les condena para que cada uno se reduzca a buscar otra carrera donde brillen sus hechos sin nieblas que los confunda, o a retirarse a su casa para que como particular esté su estimación más defendida...».

56. El oficial Juan Antonio de la Colina también manifestó su abierta oposición a la responsabilidad de los comandantes sobre la introducción de contrabando en sus navíos —recordemos que en 1750 este oficial había sido amonestado por el Rey por prácticas comprobadas de comercio ilícito—, alegando que no parecía aceptable tener que registrar a los individuos de mayor y menor clase de su navío que van y vienen de tierra. Según Colina, la norma no se podía cumplir y dejaba la estimación de los oficiales en manos de terceros. AGS, SMA, leg. 62, Juan Antonio de la Colina a Andrés Reggio, 9 de diciembre de 1760.

57. «Ningún general ni comandante particular sea responsable de los fraudes que en sus propios navíos se introducen, y sí dignos de mayor castigo cuando se verifique su cooperación...». AGS, SMA, leg. 62, *Que los comandantes de bajeles cuiden de que no se introduzcan en ellos contrabandos y que se constituyan responsables de cualquiera transgresión*, nota manuscrita de Julián de Arriaga, 21 de noviembre de 1760.

58. OGA 1793, t. II, tratado Sexto, tít. VII, art. 44. Véanse también arts. 43 a 47.



59. OGA 1793, t. II, tratado Sexto, tít. VII, art. 30: «Será del cuidado de los ministros de la Real Hacienda estrechar sus órdenes a los cabos de barcos y otros dependientes suyos para que en los actos de su inspección no cometan tropelía, ni falten al decoro con que deben ser tratados los oficiales: y cuando tuviesen fundada sospecha de alguno que abuse de su calidad, se llegará a él con buen modo el Visitador, Cabo o Guarda, intimándole tener orden de acompañarle a casa del Administrador, y el Oficial, bajo cargo de darse por probada la sospecha en solo la resistencia o denegación, para todas las resultas a que haya lugar, pasará en derechura, como se le dice, a ella, donde con decente reserva se justificará lo que hubiere, siéndole de debida satisfacción el que la diligencia desmienta la sospecha, prohibido el que pueda tomar otra por su mano a pretexto de agravio; pero se le hubiere habido en el mod, no resultando verificado el recelo, dará la queja a su General, para que oficiando con el Ministro a quien compete, y comprobando el exceso del Visitador, Cabo o Guarda, se le aperciba o corrija según corresponda, a entera satisfacción del General, quien si no la tuviese por tal, me dará cuenta para la resolución que me pareciere oportuna».

Auteur

Marta García Garralón

Centro asociado UNED (Madrid)

Le texte et les autres éléments (illustrations, fichiers annexes importés) sont sous [Licence OpenEdition Books](#), sauf mention contraire.

Référence électronique du chapitre

GARCÍA GARRALÓN, Marta. *Contrabando y prácticas ilegales por miembros de la Armada en puertos y navegaciones a lo largo del siglo XVIII* In : *La gobernanza de los puertos atlánticos, siglos XIV-XX : Políticas y estructuras portuarias* [en ligne]. Madrid : Casa de Velázquez, 2016 (généré le 22 janvier 2024). Disponible sur Internet : <http://books.openedition.org/cvz/242>. ISBN : 978-84-9096-159-9. DOI : <https://doi.org/10.4000/books.cvz.242>.

Référence électronique du livre

POLÓNIA, Amélia (dir.) ; RIVERA MEDINA, Ana María (dir.). *La gobernanza de los puertos atlánticos, siglos XIV-XX : Políticas y estructuras portuarias*. Nouvelle édition [en ligne]. Madrid : Casa de



Velázquez, 2016 (généré le 22 janvier 2024). Disponible sur Internet :
<<http://books.openedition.org/cvz/200>>. ISBN : 978-84-9096-159-9.
DOI : <https://doi.org/10.4000/books.cvz.200>.
Compatible avec Zotero

