

EL RÉGIMEN JURÍDICO DE LOS GUARDACOSTAS NOVOHISPANOS EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII

Óscar CRUZ BARNEY
Profesor de Historia del Derecho
Universidad Iberoamericana

Introducción (1)

Un grave problema para la seguridad y defensa de las posesiones de la Corona española lo constituía el contrabando (2). Por éste, Antonio Xavier Pérez y López entiende el «hecho de quebrantar alguno dolosamente las leyes, ya extrayendo fuera del Reyno, ó entrando en él las cosas que le son prohibidas, ya comerciando con ellas, ó no pagando los justos derechos impuestos de las mercaderías, ocultándolas, ó 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 (3). Las mercancías que caen en comiso salen de la propiedad de aquel que cometió el delito y pasan al dominio del Real Fisco.

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 español (4) y el crecimiento

(1) Abreviaturas:

AGN: Archivo General de la Nación, México.

AGI: Archivo General de Indias.

AGS: Archivo General de Simancas.

(2) CRUZ BARNEY, Óscar: *El régimen jurídico del corso marítimo: el mundo indiano y el México del siglo XIX*. Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, México, 1997, págs. 228-242.

(3) PÉREZ Y LÓPEZ, Antonio Xavier: *Teatro de la Legislación Universal de España e Indias*. Imprenta de Don Antonio Espinoza, Madrid, 1744, tomo IX, pág. 113. En el *Diccionario jurídico mexicano*. Séptima edición, Editorial Porrúa, UNAM, México, 1994, tomo 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».

(4) 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*. Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela, Caracas, 1993.

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 ilícito intercambio comercial con magnitudes tales, que las Indias se convirtieron en el principal mercado de consumo de las manufacturas de estos tres países (5).

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 ofrecía mayor dificultad para sus habitantes. 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 (6).

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 de Borbón. Así, el régimen jurídico establecido tendría que ser actualizado para intentar hacer frente a los progresos náuticos y al desarrollo del contrabando (7).

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) (8).
- 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.
- El corso.

(5) Véase FELICIANO RAMOS, Héctor R.: *El contrabando inglés en el Caribe y Golfo de México (1748-1778)*. Publicaciones de la Excm. Diputación Provincial de Sevilla, Sevilla, 1990, pág. 9.

(6) *Idem*, pág. 11.

(7) Véase de ÁVILA MARTEL, Alamiro de y BRAVO LIRA, Bernardino: «Nuevo régimen del comercio marítimo del siglo XVIII y su aplicación en el Pacífico Sur», en *Revista chilena de historia del derecho*. Editorial Jurídica de Chile, núm. 5, Santiago, 1969, pág. 136.

(8) Sobre la conveniencia de la utilización de guardacostas para combatir el contrabando, en 1709, véase MONSÉGUR, Jean de: *Las nuevas memorias del capitán Jean de Monségur*. Edición e introducción de Jean Pierre Berthe, traducción de Florence Olivier, Blanca Pulido e Isabelle Véricat, UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas, IFAL, Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, México, 1994, pág. 184.

- 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 (9).

Todos estos esfuerzos «... fueron insuficientes para acabar, o por lo menos, aliviar sustancialmente la crisis existente» (10). Feliciano Ramos señala que, en relación al 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 cuanto a la utilización de guardacostas como medio de defensa de las costas americanas, y específicamente como combate al contrabando y protección de los navíos españoles, se recurrió al armamento de buques corsarios y se instaba además a las autoridades virreinales a que lo combatieran por todos los medios posibles (11). Un antecedente del apresto de navíos guardacostas 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», 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 (12). El marco de actuación de la Armada Guardacostas, como la denomina don Esteban Mira Caballos, fue «en primer lugar, el trayecto Azores-Sanlúcar, acompañando a las naves que venían de regreso del

(9) *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*. AGN, 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, Univerfidad de Pamplona, del Sagrado Orden de Predicadores, figuiendo por la mayor parte las Doctrinas del M.R.P. Maestro Fr. Francifco Larraga, Prior que fue de dicho Convento, en el que fe reforman, y corrigen muchas de fus opiniones: y se ilustra con la explicacion de varias Conftituciones de N.S.S.P. Benedicto XIV*. Reimpreso en el Colegio Real de S. Ignacio de la Puebla de los Angeles, año de 1766, Trat. XLIV, N. III, pág. 388.

(10) FELICIANO RAMOS, Héctor R.: *op. cit.*, pág. 23.

(11) *Expediente promovido por D. José Lostonó y Rosas Comte. general de los Resguardos de Rl. Hacienda en este Puerto sobre que dn. Salvador Menendez satisfaga los cargos que le resultan del manejo que tubo de los intereses del Rey como Capitan de la Fragata Guarda Costas de S.M. nombrada Eroe*. AGN, Marina, Vol. 51, Exp. 6, Fs. 319.

(12) VEITIA LINAJE, Joseph de: *Norte de la contratación de las Indias Occidentales*. Publicaciones de la Comisión Argentina de Fomento Interamericano, Buenos Aires, 1945, lib. II, cap. IV, núms. 3-4, págs 509-510. 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, MIRA CABALLOS, Esteban: «La Armada Guardacostas de Andalucía y la defensa del Atlántico (1521-1550)», en *Revista de Historia Naval*. Instituto de Historia y Cultura Naval, Armada Española, Madrid, año XV, núm. 56, 1997, pág. 8.

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...» (13).

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 guerra (14), y gozaba además de jurisdicción sobre la Marina (15). Solórzano (16) señala que en Indias podían hacer y despachar en las provincias 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, cédulas sobre comisos y ordenanzas de la Armada, como también por disposiciones específicas para cruzar las diferentes regiones americanas (17). 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 para regir las actividades de éstos, formada el 1 de diciembre de 1772 a Julián de Arriaga para ser revisada por la Junta del Departamento de Marina (18).

(13) Véase el trabajo de MIRA CABALLOS, Esteban: *op. cit.*, págs. 7-8 y 16.

(14) Véase ORTEGA Y COTES, Ignaci Joseph : *Questiones del derecho público en interpretación de los tratados de paces*. En la oficina de Antonio Marín, Madrid, 1747, cap. XXVIII, núm. 7, págs. 330-331.

(15) RUBIO MAÑÉ, José Ignacio: *El Virreinato. Orígenes y jurisdicciones, y dinámica social de los virreyes*. 2.ª edición, FCE, UNAM, México, 1992, tomo I, págs. 111, 113-114. También DOUGNAC RODRÍGUEZ, Antonio: *Manual de historia del derecho indiano*. Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, México, 1994, pág. 113.

(16) SOLÓRZANO Y PEREIRA, Juan de: *Política indiana*. Compañía Ibero-Americana de Publicaciones, Madrid, 1930, lib. V, cap. XIII, núms. 2, 4, 28 y 29.

(17) CRUZ BARNEY, Óscar: *op. cit.*, págs. 252-258.

(18) Juan Bautista Bonet a Julián de Arriaga: AGS, Estado, 6986.

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 de ejército de La Habana, al intendente de Marina y al gobernador de La Habana, quienes en cartas del 2 de noviembre, 6 de noviembre y 8 de noviembre de ese año, respectivamente, acusaron recibo de la misma y se comprometieron a su observancia (19).

La instrucción cubana consta de prefacción y 13 artículos, de los cuales el 7.º 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 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 amonestar para que abandonaran el sitio (20). 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 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 (21).

La Instrucción para los comandante de embarcaciones guardacostas de 2 de abril de 1784

El 2 de abril de 1784 se expidió en Cádiz una minuciosa Instrucción para comandantes de embarcaciones corsarias-guardacostas (22) 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

(19) Las comunicaciones remitidas a las autoridades referidas y sus respuestas se encuentran todas en AGS, Estado, 6986.

(20) *Ynstruccion que han de observar...*, Art. 2.

(21) *El Gov.º de Pto Rico Marcos Vergara a Julián de Arriaga, que en lo futuro dara el nombre de GuardaCostas à las embarcaciones que destine contra el comercio llicito p.a guardar las de esta Ysla*. 22 de diciembre de 1767, AGI, Santo Domingo, 2513. Véase Art. 19.

(22) Copia de la misma se puede consultar en *Expediente promovido por D. José Lostonó y Rosas Comte. general de los Resguardos de Rl. Hacienda...* a fojas 361-372. A partir de este momento *Instrucción de 1784*.

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. Así como debía preparar una lista de los individuos de su tripulación (23).

Anterior a su partida, y para evitar confusiones, se debía 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 (24). Asimismo, debían 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 (25). Ejemplo de lo anterior es el procedimiento iniciado en 1787 por don José Lostonó y Rosas, comandante general de los Resguardos de la Real Hacienda en Veracruz, en contra de Salvador Menendes, capitán del buque guardacostas de S.M. de nombre *Héroe*. En él, el capitán Menendes, después de haber sido privado de su cargo y sueldo, debió dar cuenta de todos los consumos realizados en su travesía (26).

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, contra maestre, 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 (27). 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* en todo lo referente a los delitos cometidos a bordo (28).

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 estuviese 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 (29). Además, una vez iniciado el combate la huida sólo se aceptará en caso de que el buque guardacostas carezca de toda defensa, pues está en juego su honra y la del Soberano.

(23) *Instrucción de 1784*, Arts. 1-2, 40, 42, 43.

(24) *Idem*, Arts. 4-5.

(25) *Idem*, Art. 46

(26) *Expediente promovido por D. José Lostonó y Rosas Com^o. general de los Resguardos de R. Hacienda...* a fojas 302-465.

(27) *Idem*, Arts. 6-12, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 40, 51, 52, 53, 63, 64-76, 79

(28) *Idem*, Art. 93.

(29) *Idem*, Arts. 13-14, 26, 27, 28, 29.

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

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 a las órdenes recibidas por su comandante.

Esta Instrucción es el antecedente de la Instrucción Provisional de Revillagigedo.

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

Mediante una Real Orden fechada en 23 de diciembre de 1787 (30), Carlos III (1759-1788) instruyó al virrey de la Nueva España, Manuel Antonio Flores (17-VIII-1787 / 16-X-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 el 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 éste 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 el día 25 de junio, dos meses después, 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.
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. Posteriormente inicia un examen de la situación de las costas respecto del contrabando y los medios utilizados por los contrabandistas.

(30) *Reales órdenes de 23 de Diciembre de 1787 y 10 de Noviembre de 88 sobre nuevo plan de arreglo para los resguardos de Veracruz.* AGN, Marina, Vol. 51, Exp. 4, Fs. 244-284.

Primeramente, don 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 Guazacoalcos, 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 Guazacoalcos hacia el sur la que representa un grave peligro para la Corona. Para don 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 Tinta. La introducción de las mercancías se hacía mediante pequeñas embarcaciones que depositaban las mismas en buques que posteriormente arribaban a Veracruz procedentes del mismo Campeche, Tabasco (31) 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 los 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.

En cuanto al 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 (32).

Con este punto termina su respuesta al Rey, dejando el resto al plan de resguardos formado por el intendente de Veracruz, don 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 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

(31) 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*. Gobierno del Estado de Tabasco, Instituto de Cultura de Tabasco, México, 1989, pág. 34.

(32) De acuerdo a la Real Orden de 6 de mayo de 1767.

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 así que el antiguo comandante del Resguardo don José Lostonó y Rosas se había retirado, Corbalán sugería como sucesor en el cargo al capitán don Francisco Soler, ayudante mayor del castillo de San Juan de Ulúa (33).

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 coste anual de dicho plan ascendía a 22.888 pesos (34).

Ahora bien, la respuesta del Rey, fechada en noviembre de 1788, es sumamente interesante 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 don Manuel Antonio Flores:

«como nada conforme á lo prevenido en Real Orden reservada de 23 del mismo Diciembre, y como muy gravoso al Erario; y es su Real voluntad que V.E. lo forme por sí 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, á 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 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 don 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 Comandante 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.e añadir á lo

(33) Quien sería colocado en dicho cargo meses después como comandante interino.

(34) Este último plan fue remitido al Rey por el virrey en carta de fecha 10 de septiembre.

que expuse á V.E. sobre la materia para q.e S.M. determine lo que sea de su R.l 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 abrace el propuesto p.r d.n Fran.co Soler, ú otro que parezca mejor conuinado».

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, el mismo que le envió al Rey para su aprobación. El coste de las mismas ascendía a 14.505 pesos cada una.

Sabemos que el virrey don Juan Vicente de Güemes Pacheco de Padilla y Horcasitas, segundo conde de Revillagigedo y sucesor de don Manuel Antonio Flores, remitió los fondos a La Habana para la construcción de las embarcaciones, las que fueron mandadas 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 (35).

La Instrucción Provisional para guardacostas del seno mexicano de 3 de marzo de 1791

Tal como lo afirma el segundo conde de Revillagigedo (17-X-1789 / 11-VII-1794) en su *Relación reservada* a don Miguel de la Grúa Talamanca y Branciforte (12-VII-1794 / 11-V-1798), 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 Provisional 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 (36).

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, don Ramón de Posada, a efectos de que éste rindiera su dictamen sobre la misma. El dictamen le fue enviado al virrey con fecha de 6 de enero de ese año (37).

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.

(35) Véase *Relación reservada que el Conde de Revlla Gigedo dio a su sucesor en el Mando, Marqués de Branciforte sobre el gobierno de este continente en el tiempo que fue su Virrey*, en TORRE VILLAR, Ernesto de la: *Instrucciones y memorias...*, tomo II, pág. 1189.

(36) *Ibidem*.

(37) 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 curso del Bergantin Guardacosta Bolador, é Instruccion formada para gobierno de estos Buques*. AGN, Marina, Vol. 59, Exp. 7, Fs. 488-536.

En la carta de Revillagigedo a Posada, el primero señala como única duda sujeta a opinión que en el Artículo 3.º 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 qualquiera manera que lo estén, así para la averiguacion, 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» (38).

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 los cuales conoce el virrey. Posada se basó para su opinión en el capítulo XV 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 a otra de 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 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 (39).

(38) *Real Ordenanza para el establecimiento e instrucción de Intendentes de ejército y provincia en el Reino de la Nueva España*. Madrid, 1786.

(39) Véase ABREU Y BERTODANO, Félix Joseph de: *Tratado jurídico-político sobre presas de mar y calidades que deben concurrir para hacerse legítimamente el Corso*. Imprenta Real de Marina, Cádiz, 1746, págs. 189-95. 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*. Universidad de Granada, Granada, 1996, pág. 170. No se debe confundir con ABREU Y BERTODANO, Joseph Antonio de: *Colección de los Tratados de Paz de España*, Imp. Juan de Zúñiga, Antonio Marín, La viuda de Peralta, Madrid, 1744-1751.

Posada consideró así que el Artículo 3.º del proyecto de instrucción se oponía más que al 84, al 240 de la *Ordenanza de Intendentes*, que disponía que:

«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 intervencion de otro Ministro, admitiendo en estos negocios los recursos y apelaciones de sus 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 apelacion de sus respectivas sentencias, me han de dar cuenta por la expresada Via con Testimonio íntegro de los Autos, inclusas 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. Posada, 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 4.º de la Instrucción Provisional.

Para Posada, 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 embarque y desembarque de víveres. Para él, el verdadero control al contrabando estaba en la vigilancia de las aduanas de Veracruz y México.

El día 14 de marzo de 1791, Revillagigedo le remitió a Posada la Instrucción Provisional, ahora en 11 artículos, adoptando en su mayoría las sugerencias de éste. En cuanto al Artículo 3.º 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 (40), de acuerdo al Artículo 4.º de la Instrucción, y les encargó la visita de las embarcaciones guardacostas a los respectivos intendentes (41).

(40) 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*. AGN, Ramo Marina, Vol. 36, Exp. 6, Fs. 213-263. También *El señor Intendente de Yucatán sobre el equivoco que expresa haverse cometido, remitiendo a esta Superintendencia general subdelegadas las Causas de fraude, o de Comiso que menciona*. AGN, Marina, Vol. 36, Exp. 7, Fs. 264-266.

(41) Véase *Ynstruccion que hande observar los Comandantes de los Buques del Rey Guarda-Costas del Seno Mexicano. 3 de marzo de 1791*. Arts. 3.º-4.º. 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*.

La Instrucción establecía, además de lo ya señalado, 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 (42).

Se establecía además que una vez llevadas a puerto, el reconocimiento debía hacerse por el ministro de Real Hacienda, de acuerdo a lo establecido por la *Recopilación de Indias* en los Títulos XXXIII y XXXV del Libro IX referentes a registros y visitas respectivamente (43).

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 hubieran tenido que refugiar en alguno de los lugares mencionados, caso en el cual el guardacostas debía auxiliarles y vigilarles en su partida (44).

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 la *Ordenanza de Marina* de 1748 (45).

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 se suscita 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 (46), 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 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 (47).

(42) *Idem*, Art. 5.

(43) *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, En Madrid: Por Julián de Paredes, año de 1681, Ed. facsimilar, Miguel Ángel Porrúa, Escuela Libre de Derecho, México, 1987, tomo IV.

(44) *Instrucción de 1791*, Arts. 6 y 7.

(45) Véase el *Título II del Tratado X, de las Ordenanzas Generales de la Real Armada*, 1 de enero de 1751. AGN, Bandos, Vol. 14, Exp. 12, Fs. 1-62. El procedimiento de presas está descrito en CRUZ BARNEY, Óscar: *op. cit.*, págs. 165-217.

(46) Los buques de la Real Armada estaban exentos de las visitas en virtud de Real Orden de 20 de agosto de 1789.

(47) 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*. AGN, Marina, Vol. 84, Exp. 4, Fs. 176-189.

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 (48).

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 ser encausados hasta la sentencia, la cual habría de dictar el virrey.

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

La Instrucción para los comandantes de los buques guardacostas del seno mexicano de 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* (49), es decir, la provisional de 3 de marzo de 1791 con sus reformas y adiciones atendiendo las prevenciones hechas por el Rey al momento de ser aprobada (50).

Con la Instrucción se intentaba nuevamente extinguir el contrabando que se practicaba en las costas del Seno Mexicano, particularmente en las costas de Campeche, Veracruz y Yucatán. Para esto, los guardacostas debían estar en todo momento listos para salir a la vela (51). Los parajes que, 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 «ultimamente, los puertos de Tampico y Trinidad».

Las embarcaciones guardacostas debían estar construidas de tal manera que pudiesen 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 (52). Debían ser reconocidas todas las embarcaciones costa-

(48) Véase *El comandante de los Guardacostas de Veracruz consultando varios puntos relativos a encuentros con Buques extranjeros*. AGN, Marina, Vol. 14, Exp. 3, Fs. 166-175.

(49) *Instrucción que han de observar los Comandantes de los buques Guarda-Costas del Seno Mexicano. México, 25 de abril de 1793*. AGN, 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...*, tomo II, pág. 1189.

(50) Véase el Artículo 12 de la Instrucción.

(51) *Idem*, Art. 1.

(52) *Idem*, Arts. 2 y 3.

neras 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» (53). 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 (54).

Tenían prohibido detener con cualquier pretexto a las embarcaciones mercantes para reconocerlas, así como obligarlas a desviarse de su rumbo, de acuerdo con la Real Orden de 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 (55). Para las embarcaciones inglesas se establecía que debían ser tratadas con la mayor «urbanidad y política» (56).

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 (57). Dentro de los oficiales al cargo de este corsario

(53) *Idem*, Art. 4.

(54) De acuerdo a lo establecido por los Títulos 33 y 35, Libro 9 de la *Rec. Ind.*

(55) *Instrucción*, Arts. 7 y 8.

(56) A los navíos 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 registrado con todo rigor, y quedará á disposición del Excmo. 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 ser apresados. *Idem*, Arts. 10-11.

(57) 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 Campe-*

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 (58), 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, siendo así la única encargada de vigilar las costas indianas, excluyendo de este servicio, al menos en el papel, a los particulares.

Conclusión

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 incurren la guarnición y 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» (59).

che 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. AGN, 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. AGN, 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. AGN, Ramo Marina, Vol. 46, Exp. 9, Fs. 195-229.

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 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. AGN, Ramo Marina, Vol. 46, Exp. 14, Fs. 314-363.

(58) En AGN, Marina, Vol. 45, Exp. 22, Fs. 348-369.

(59) *Relación reservada...*, en TORRE VILLAR, Ernesto de la: *Instrucciones y memorias...*, tomo II, pág. 1190.

Bibliografía y Fuentes

ABREU Y BERTODANO, D. Felix Joseph: *Tratado jurídico-político sobre pressas de mar y calidades que deben concurrir para hacerse legítimamente el Corso*. Imprenta Real de Marina, Cádiz, 1746.

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*. Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela, Caracas, 1993.

ANDÚJAR CASTILLO, Francisco: *Consejo y Consejeros de Guerra en el siglo XVIII*. Universidad de Granada, Granada, 1996.

ÁVILA HERNÁNDEZ, Rosa: «El Virrey y la Secretaría del virreinato», en *Estudios de historia novohispana*. Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM, núm. 10, México, 1991.

Convento de Santiago de la ciudad de Pamplona, Universidad del: *Promptuario de la theologia moral, que ha compuesto el convento de Santiago, Univerfidad de Pamplona, del Sagrado Orden de Predicadores, figuiendo por la mayor parte las Doctrinas del M.R.P. Maestro Fr. Francifco Larraga, Prior que fue de dicho Convento, en el que fe reforman, y corrigen muchas de fus opiniones: y se ilustra con la explicacion de varias Conftituciones de N.S.S.P. Benedicto XIV*. Reimpreso en el Colegio Real de S. Ignacio de la Puebla de los Ángeles, año de 1766.

CRUZ BARNEY, Óscar: *El régimen jurídico del corso marítimo: el mundo indiano y el México del siglo XIX*. Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, México, 1997.

DOUGNAC RODRÍGUEZ, Antonio: *Manual de historia del derecho indiano*. Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, México, 1994.

Instituto de Investigaciones Jurídicas: *Diccionario jurídico mexicano*. Séptima edición, Editorial Porrúa, UNAM, México, 1994, tomo I.

MIRA CABALLOS, Esteban: «La Armada Guardacostas de Andalucía y la defensa del Atlántico (1521-1550)», en *Revista de Historia Naval*. Instituto de Historia y Cultura Naval, Armada Española, Madrid, año XV, núm. 56, 1997.

MONSÉGUR, Jean de: *Las nuevas memorias del capitán Jean de Monségur*. Edición e introducción de Jean-Pierre Berthe, traducción de Florence Olivier, Blanca Pulido e Isabelle Véricat, UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas, IFAL, Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, México, 1994.

ORTEGA Y COTES, Ignacio Joseph: *Questiones del derecho público en interpretación de los tratados de paces*. En la oficina de Antonio Marín, Madrid, 1747.

PÉREZ Y LÓPEZ, Antonio Xavier: *Teatro de la Legislación Universal de España e Indias*. Imprenta de don Antonio Espinoza, Madrid, 1744, tomo IX.

Real Academia Española: *Diccionario de autoridades*. Ed. facsimilar de la de 1726, Gredos, Madrid, 1990, tomo VI.

RUBIO MAÑÉ, José Ignacio: *El Virreinato. Orígenes y jurisdicciones, y dinámica social de los virreyes*. 2.ª edición, CE, UNAM, México, 1992, tomo I.

RUIZ ABREU, Carlos: *Comercio y milicias de Tabasco en la colonia*. Gobierno del Estado de Tabasco, Instituto de Cultura de Tabasco, México, 1989.

SOLÓRZANO Y PEREYRA, Juan de: *Política indiana*. Compañía Ibero-Americana de Publicaciones, Madrid, 1930.

TORRE VILLAR, Ernesto de la: *Instrucciones y memorias de los virreyes novohispanos*. Ed. Porrúa, México, 1991, 2 tomos.

VEITIA LINAJE, Joseph de: *Norte de la contratación de las Indias Occidentales*. Publicaciones de la Comisión Argentina de Fomento Interamericano, Buenos Aires, 1945.

Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias, En Madrid: Por Julián de Paredes, año de 1681, Ed. facsimilar, Miguel Ángel Porrúa, Escuela Libre de Derecho, México, 1987, tomo IV.

Título II del Tratado X, de las *Ordenanzas Generales de la Real Armada*, 1 de enero de 1751. AGN, Bandos, Vol. 14, Exp. 12, Fs. 1-62.

El Gov.Or de Pto Rico Marcos Vergara a Julián de Arriaga, que en lo futuro dara el nombre de Guarda-Costas à las embarcaciones que destine contra el comercio Ilícito p.a guardar las de esta Ysla. 22 de diciembre de 1767. AGI, Santo Domingo, 2513.

Juan Bautista Bonet a Julián de Arriaga. AGS, Estado, 6986.

Real Orden expedida a los Gobernadores de los Puertos, para que se dediquen como deben à desarraigar en sus respectivos distritos el perjudicial error de no ser pecaminosos los fraudes contra el Real Erario. S. Ildefonso, 15 de septiembre de 1776. AGN, Bandos, Vol. 10, Exp. 3, Fs. 5.

Expediente promovido por D. José Lostonó y Rosas Com.te general de los Resguardos de R.I Hacienda en este Puerto sobre que don Salvador Menendez satisfaga los cargos que le resultan del manejo que tubo de los intereses del Rey como Capitan de la Fragata Guarda Costas de S.M. nombrada Eroe. AGN, Marina, Vol. 51, exp. 6, Fs. 302-465.

Reales ordenes de 23 de Diciembre de 1787 y 10 de Noviembre de 88 sobre nuev plan de arreglo para los resguardos de Veracruz. AGN, Marina, Vol. 51, Exp. 4, Fs. 244-284.

Segundo curso del Bergantín Guardacosta Bolador, é Instruccion formada para gobierno de estos Buques. AGN, Marina, Vol. 59, Exp. 7, Fs. 488-536.

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. AGN, Marina, Vol. 84, Exp. 4, Fs. 176-189.

El señor Intendente de Yucatán sobre el equivoco que expresa haverse cometido, remitiendo a esta Superintendencia general subdelegadas las Causas de fraude, ò de Comiso que menciona. AGN, Marina, Vol. 36, Exp. 7, Fs. 264-266.

El comandante de los Guardacostas de Veracruz consultando varios puntos relativos a encuentros con Buques extrangeros. AGN, Marina, Vol. 14, Exp. 3, Fs. 166-175:

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. AGN, 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. AGN, Ramo Marina, Vol. 36, Exp. 8, Fs. 267-284.

INSTRUCCION Que han de observar los Comandantes de los buques Guarda-Costas del Seno Mexicano. México, 25 de abril de 1793. AGN, Provincias Internas, Vol. 19, Exp. 8, Fs. 236-245.

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. AGN, Ramo Marina, Vol. 46, Exp. 9, Fs.195-229.

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 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. AGN, Ramo Marina, Vol. 46, Exp. 14, Fs. 314-363.