

LA ORGANIZACIÓN DEL SERVICIO DEL RESGUARDO MARÍTIMO EN ESPAÑA DESDE LA CAÍDA DE ESPARTERO HASTA EL FIN DEL REINADO DE ISABEL II (1843-1868)

Federico MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN
Licenciado en Historia de España

Resumen

Durante el período del reinado de Isabel II en el que asumieron la regencia del Reino su madre, María Cristina, y posteriormente el general Espartero, se trató por varios medios de evitar el contrabando marítimo en España, medios que no dieron resultado debido a causas como el elevado grado de corrupción existente, la guerra civil, la escasez de medios marítimos con que combatirlo, etc. Con la caída de Espartero y la proclamación, en 1843, por las Cortes de Isabel II como reina se inicia otra forma de enfocar la persecución del contrabando en el mar. A partir de ese momento, el Estado se encargará de la organización del Servicio del Resguardo Marítimo y asumirá la gestión de la construcción y mantenimiento de buques, la provisión de tripulaciones y demás gastos que tal servicio conllevaba. Desde entonces, primero el Ministerio de Hacienda y luego el de Marina serán los responsables de que dicho servicio persiguiese el contrabando marítimo con la eficacia que la situación económica reclamaba.

Palabras clave: reforma, ministros, contrabando, resguardo.

La formación de divisiones de buques guardacostas

LA represión del contrabando en España iba a tomar un derrotero más eficaz con las medidas adoptadas tras la renuncia al poder de Espartero, quien se exilió en Inglaterra en 1843 forzado por la oposición de generales como Narváez, Prim o Serrano (1).

(1) Si, por un lado, la represión de la actividad contrabandista experimentó un gran impulso con esta reforma y las sucesivas, con la creación de la Guardia Civil en 1844 también se

Una vez acabada la contrata con Llano, Orts y C.^a, y sofocados que fueron los pronunciamientos progresistas de febrero de 1844, cuyos núcleos más importantes fueron Alicante (2) y Cartagena (3), el Resguardo Marítimo fue estructurado por real orden de 14 de agosto de ese año. La orden iba firmada por Alejandro Mon (4), quien en esas fechas ocupaba el cargo de ministro de Hacienda, y en ella se desarrollaba otra de 10 de julio de ese año por la que se creaban cinco divisiones de guardacostas, que se repartían entre sí la vigilancia del litoral español, destinada cada una en un apostadero o cabecera donde radicaba su respectiva comandancia.

Con esta asunción por parte del Estado del Servicio del Resguardo Marítimo se trataba de evitar la tremenda sangría que para el Erario suponía la continua introducción por costas y fronteras de productos ilícitos, en especial de tabaco americano y, en no menor medida, de hilaturas inglesas, que causaban una competencia desleal en un momento en el que en España, sobre todo en Cataluña, se mantenía (5) o se iba desarrollando una industria textil cada vez más importante que era necesario defender (6).

Ya desde 1842 la prensa se hacía eco de la aparición de nuevos centros de distribución del contrabando en el litoral norteafricano, denunciando la asiduidad con que arribaban barcos cargados con géneros de contrabando en Orán o Argel, focos de tráfico ilícito ya tan perjudiciales como Gibraltar (7). Por otro lado, la firma del tratado de comercio entre España e Inglaterra de 1843, con

pusieron fuertes fundamentos para la lucha contra el bandolerismo, que se había enseñoreado de amplias zonas del país. Ahora se contaba con fuerzas especializadas en el mantenimiento del orden tanto en tierra como en el mar. Sobre la creación de la Guardia Civil, véanse THOMAS, Hugh: *Historia de la Guardia Civil española*, Grijalbo, Barcelona, 1976; LÓPEZ GARRIDO, Diego: *La Guardia Civil y los orígenes del Estado centralista*, Crítica (Grupo Editorial Grijalbo), Barcelona, 1982, y MARTÍNEZ RUIZ, Enrique: *Creación de la Guardia Civil*, Editora Nacional, 1976.

(2) La prensa de la época daba noticia de que los sublevados de Alicante tenían tres faluchos guardacostas, que usaron para bombardear a los buques del Gobierno. Estos, por su parte, también contaron con el concurso de otros seis guardacostas. *El Católico*, 15 y 19 de febrero de 1844, y *La Posdata*, 22 de febrero de 1844.

(3) ÉGEA BRUNO, P.M.: «Los motines cartagenos de febrero-marzo de 1844», en *Murgelana*, núm. 91, 1995, pp. 57-67.

(4) Fernando Garrido, político socialista español, llegó a calificar a Mon como el «Necker de su partido y como el hombre más grande y más útil al moderantismo que produjo la reacción de 1843».

(5) Aunque en un grado mucho menor que en Cataluña, en otras partes de España también se desarrollaba una industria textil que tuvo en el contrabando uno de los factores que lastraron su producción. Véanse MARTIN GARCIA, J.J.: «Empresa y empresarios de la industria textil en la sierra de la Demanda durante el siglo XIX», en *Anales de Estudios Económicos y Empresariales*, vol. XVIII, 2008, pp. 125-171; OJEDA SAN MIGUEL, R.: «Cameros: una comarca puntera en el proceso de industrialización textil español», en *Berceo*, núm. 138, 2000, pp. 183-202; ROS MASSANA, R.: «La industria (1800-1919)», en HERNÁNDEZ DÍAZ, J.M., y AVILÉS AMAT, A. (coords.): *Historia de Béjar*, vol. II, 2013, pp. 49-79.

(6) NADAL I OLLER, J.: «Los Bonaplata: tres generaciones de industriales en la España del siglo XIX», en *Revista de Historia Económica*, núm. 1, 1983, pp. 79-95.

(7) *El Católico*, 29 de septiembre de 1842.

su espíritu proteccionista —la Junta Revisora propuso el establecimiento de unos derechos protectores que superaban el 20 por 100—, abrió la puerta a que continuase el tráfico de este tipo de géneros, uno de los preponderantes en cuanto a introducción fraudulenta (8).

La formación de las divisiones quedó establecida así: la primera división tenía su cabecera en Cádiz; la segunda, en Cartagena (9); la tercera, en Barcelona, y la cuarta, en Ferrol. La quinta quedó volante, como más adelante sucedería con la séptima, que se ocuparía de las Canarias (10). A su vez, el Ministerio de Hacienda, al que correspondía facilitar los buques, debía contar con un remanente suficiente de estos. La obligación de estas divisiones era perseguir, detener y apresar a las embarcaciones que se empleasen en el contrabando, servicio al que se destinaban 2 vapores (11), 6 bergantines, 2 goletas, 23 faluchos de 1.^a clase, 6 de segunda, 2 lugres y 29 escampavías. Sus tripulaciones estarían formadas por marinería matriculada, a las órdenes de oficiales o suboficiales de la Armada (12), si bien este menester también podían desempeñarlo oficiales de la marina mercante con la formación suficiente. A la Hacienda le correspondía el suministro de víveres. Con frecuencia, las divisiones eran reforzadas adicionalmente con barcos contrabandistas apresados, ideales para su empleo en la represión del contrabando por sus buenas condiciones marineras (13).

(8) MONTAÑES PRIMICIA, E.: «Vinos y cuestión algodonera. Los exportadores ante la reforma arancelaria, 1839-1843», en *Historia Agraria. Revista de Agricultura e Historia Rural*, núm. 43, 2007, pp. 459-484. Por su parte, la prensa daba la noticia de que, como consecuencia de la firma del tratado, Inglaterra adelantaba a España un empréstito de seis millones de libras esterlinas a un interés del 3 por 100, mientras que España, en contrapartida, autorizaba a Gran Bretaña a introducir tejidos de algodón por los puertos de Cádiz, Barcelona, Málaga, Alicante y Cartagena, pagando un 25 por 100 de derechos. *El Católico*, 7 de diciembre de 1842.

(9) La segunda división del Resguardo la formaban los siguientes buques: el bergantín *M.^a Cristina*, los faluchos de 1.^a clase *Leónidas*, *Saeta* y *Argos*, los de segunda *Amalia*, *San Antonio* y *San José*, y las escampavías *San Mateo*, *San Bartolomé*, *M.^a Luisa Fernanda*, *San Ramón*, *Neptuno*, *Juramentada*, *Luchana*, *San Fernando*, *San Manuel* y *Concha*. Como distinción, iban dotados de una bandera triangular azul en la que figuraba el numeral de cada buque. Cada división lucía una bandera con su color peculiar.

(10) Archivo Histórico de la Armada de Cartagena (AHAC), caja 2284, carpeta 12, reales órdenes 1846-1847. Así quedó reflejado en la «Instrucción provisional para el régimen de los buques de la Armada asignados al Resguardo de las costas aprobada por S.M. en Real Orden de 15 de octubre».

(11) La incorporación de vapores al Resguardo supuso un quebradero de cabeza para los contrabandistas.

(12) RO de 21 de agosto de 1844.

(13) RO de 1 de agosto de 1847. En virtud de ella, el ministro de Marina comunicaba al comandante general del departamento de Cartagena que se suspendiera la subasta de dos faluchos capturados, uno de los cuales pasó de inmediato a artillarse para destinarlo a la tercera división de guardacostas, debiendo ser tripulado por marinería de la existente en el arsenal de Cartagena.

Real decreto de 2 de diciembre de 1846 sobre reorganización del Resguardo

En 1846 el ministro de Hacienda, don Alejandro Mon (14), acometió una reorganización del servicio de guardacostas (15). Manteniendo las cinco divisiones existentes en ese momento, se modificó el emplazamiento de la cabecera de la cuarta, que se mudaba de Ferrol a La Coruña. La quinta mantenía su condición de volante; su comandante fijaría su residencia en el buque de su mando.

Las divisiones primera y quinta dependían del capitán general del departamento de Cádiz; la segunda y tercera, del de Cartagena, y la cuarta, del de Ferrol. Todas ellas tendrían un contador, que fijaría su residencia en la cabecera de su comandancia, excepto el contador de la quinta, la volante, que debía residir en Canarias. En cuanto al suministro de víveres y municiones y a las posibles reparaciones, la cuatro primeras dependerían de sus cabeceras de departamento, y la quinta, de Santa Cruz de Tenerife (16).

La nueva organización del Resguardo dio muestras inmediatas de su eficacia. Y así, durante 1846 las capturas se cifraron en 1 bergantín, 52 faluchos, 1 barca, 1 elástico, 8 laúdes, 4 lanchas, 86 barquillas, 77 botes, 32 góndolas y 2 embarcaciones menores, capturas que llevaron aparejados el apresamiento de 268 contrabandistas y el decomiso de géneros por valor de cuatro millones de reales (17). Posteriormente, la promulgación de la Ley de Reforma Arancelaria de 1849, que levantó muchas de las barreras con que hasta entonces habían tropezado los productos ingleses para entrar en el mercado español, también redundaría en una sensible disminución del contrabando (18).

La organización del marqués de Molins

El 24 de mayo de 1850, en virtud de real decreto fechado en Madrid, se procede a reorganizar nuevamente el Servicio de Guardacostas, que vio incrementado el número de sus divisiones, buques que las compondrían, zonas de

(14) Alejandro Mon y Menéndez fue ministro de Hacienda en cinco ocasiones y presidente del Consejo de Ministros en 1864. Su paso por Hacienda dejó una perdurable estela merced a la modernización y simplificación que llevó a cabo en el sistema tributario español, plasmadas en la denominada Reforma Mon-Santillán. Sobre dicha reforma ha tratado MARTORELL LINARES, M.A.: «Hacienda y política en el primer tercio del siglo XX. Las reformas tributarias», en BARCIELA, Carlos; MELGAREJO, Joaquín, y DI VITTORIO, Antonio (coords.): *La evolución de la Hacienda Pública en Italia y España (siglos XVIII-XXI)*, 2015, pp. 241-262.

(15) *Gaceta de Madrid*, 22 de diciembre de 1846.

(16) RO de 15 de diciembre de 1846.

(17) *El Popular*, 29 de marzo de 1847.

(18) SÁNCHEZ MANTERO, R.: *Estudios sobre Gibraltar, política, diplomacia y contrabando en el siglo XIX*. Diputación Provincial de Cádiz, 1989, p. 101.

vigilancia, etc. De esta manera, a los vapores *Lepanto*, *Isabel II* y *Vulcano*, que hasta ese momento pertenecían al Resguardo Marítimo, se añadían ahora los faluchos *Plutón* y *Vulcano* (19).

Al mismo tiempo, el número de las divisiones se aumentó a siete. La primera se encargaría de la vigilancia de las costas de Gerona, Barcelona y Tarragona, y la formaban 1 vapor, 6 faluchos y 12 escampavías. La misión de la segunda, compuesta por 1 vapor, 4 faluchos y 5 escampavías, era vigilar el litoral de las Baleares. La tercera tenía encomendada la custodia de las costas de Castellón, Valencia y Alicante y disponía de 1 vapor, 6 faluchos y 5 escampavías. Las costas de Murcia y Almería estaban destinadas a la cuarta división, formada por 1 vapor, 6 faluchos y 5 escampavías. La quinta se encargaba de recorrer las costas de Granada y Málaga con 1 bergantín goleta, 7 faluchos y 12 escampavías, abarcando, y en la provincia de Cádiz, hasta Tarifa. Del resto de la costa gaditana, de la de Huelva hasta la frontera portuguesa y de las islas Canarias debía encargarse la sexta división, con 1 vapor, 1 místico, seis faluchos y 8 escampavías. La séptima estaba formada por 1 bergantín goleta, 1 místico, 2 lugres y 11 escampavías, y su radio de acción abarcaba toda la costa norte peninsular.

Se creó para su mando una comandancia general, al frente de la cual se hallaba un jefe de escuadra o un brigadier con la denominación de comandante general de guardacostas, quien fijaría su residencia en Cádiz. A sus inmediatas órdenes se hallaría un capitán de navío o de fragata, en calidad de segundo, y dos oficiales subalternos que ejercerían de ayudante de órdenes y secretario. Cada división estaría mandada por un capitán de fragata con residencia en su cabecera, quien debía dirigir las operaciones navales de acuerdo con los gobernadores civiles de las provincias.

A fin de organizar las acciones y maniobras navales, se acordó que a todos los buques bélicos de vela se les adjuntase una escampavía, que los seguiría a todas partes. Para optimizar esta fuerza se dispuso que la mitad de las unidades a flote se mantendrían navegando durante una quincena, transcurrido cuyo plazo serían relevadas por la otra mitad, de manera que las costas nunca quedasen sin vigilancia efectiva.

La misión de los vapores era recorrer de parte a parte la porción de costa que les estaba encomendada, para acudir con presteza a cualquier punto donde se demandase su presencia. Por otro lado, eran los encargados de surtir de víveres y municiones al resto de los buques de su división (20).

En los presupuestos del Estado para 1850 se destinaron al Servicio del Resguardo 7.441.374 reales, lo que evidenciaba la intención de incrementar su eficacia (21). El éxito en esta empresa quedó reflejado en la *Gaceta de*

(19) Esta nueva reforma fue pilotada por Mariano Roca de Togores y Carrasco, marqués de Molins, quien asumió la cartera de Marina entre 1847-1849 y 1853-1854.

(20) RD de 24 de mayo de 1850.

(21) BORDEJÉ Y MORENCOS, F.F. de: *Crónica de la Marina española en el siglo XIX*. Tomo I: 1800-1866. Editorial Naval, Madrid, 1993, p. 222.

Madrid, que publicaba periódicamente unas cifras de capturas ejecutadas cada vez mayores (22).

Durante el «bienio progresista», las capturas realizadas fueron también múltiples. Y así, durante todo 1855 y el primer trimestre de 1856 se aprehendieron 138 buques, con 125 reos, 535 fardos de géneros lícitos, 899 de ilícitos, 2.013 de tabaco y 7 54/112 fanegas de sal, con un valor total de 2.363.833 reales (23).

La colaboración del Resguardo Marítimo contra las agresiones marroquíes

La que con posterioridad fue llamada Guerra de África tuvo un largo período de gestación que ocupó varias décadas hacia mediados del siglo XIX. Ya en 1840 Ceuta y Melilla padecían frecuentes incursiones de grupos marroquíes. El acoso continuó con ataques a las tropas españolas, sobre todo en 1844, 1845, 1848 y 1854. En este último año también se produjo un asalto criminal contra el místico correo de Melilla *Carmen Primera* (24).

A fin de dar un escarmiento duradero a los rifeños, se decidió concentrar en Cartagena una división de buques, formada por faluchos y místicos de diferentes divisiones del Resguardo. En ellos se preveía trasladar hasta la costa marroquí al Regimiento de Cazadores de África y otras tropas ligeras, con objeto de que hiciesen una incursión punitiva en las cabilas. Con este correctivo —las tropas expedicionarias debían quemar las cosechas y viviendas de los lugareños— se esperaba poner fin a la beligerante actitud de los autóctonos contra los españoles (25).

Pero este plan se vio frustrado a causa de la sublevación contra el Gobierno propiciada por el general O'Donnell, la llamada «vicalvarada», la cual, iniciada el 28 de junio de 1854, puso fin a la década moderada e inició el bienio progresista, simbolizado por el abrazo entre dicho general y Espartero, que con esta asunción de los principios progresistas buscaban movilizar a las masas (26).

(22) En la *Gaceta de Madrid* de 21 de enero de 1854 se indicaba que, en el tercer trimestre de 1853, el Servicio de Guardacostas había capturado 35 buques, que transportaban 145 fardos de géneros y 282 de tabaco por valor de 244.793 reales.

(23) *Gaceta de Madrid* de 22 de junio y de 24 julio de 1856.

(24) *El Balear*, 4 de junio de 1854. El místico *Carmen Primera* era un buque correo que realizaba el trayecto entre Málaga y Melilla. Fue atacado por varios cárabos marroquíes que transportaban un nutrido grupo de rifeños. La tripulación, al verse acometida por estos corsarios, se puso a salvo y escapó en el bote salvavidas. Los rifeños asesinaron a un muchacho que no pudo huir.

(25) *La Época*, 21 de junio de 1854. En Cartagena se concentraron los faluchos *Aníbal*, *Dorado* y *Escorpión*, a los que se unirían otros de la tercera división y el místico *Isabelita*. En un principio se pensó colocar al frente de la expedición al brigadier Pinzón, que debía comandar el vapor *Vigilante*.

(26) FONTANA, J.: *La época del liberalismo*, vol. VI de la *Historia de España* dirigida por Josep Fontana y Ramón Villares. Crítica-Marcial Pons, Barcelona, 2007, pp. 267-268.

La reforma del ministro Bayarri

Durante el ministerio don Pedro Bayarri (27), el sistema de prevención contra el contrabando fue objeto de otra reorganización. Este ministro, en la «Exposición á S.M.» que, a modo de preámbulo, encabeza el real decreto de 6 de agosto de 1856, trazaba una semblanza del servicio de guardacostas, cuya trayectoria desde principios del siglo XIX describía. En ella indicaba que, ya desde 1802, en Europa esta tarea de vigilancia de los mares había sido encomendada a los capitanes generales de los departamentos o a los comandantes de los apostaderos en las Indias. Debido a las sucesivas guerras, continuaba Bayarri, la Hacienda volvería a tomar su dirección, que en 1829 pasaría a manos de una empresa particular, la cual se encargó de ella el tiempo justo que duró el contrato, «sin dar lugar a las prórrogas» que en él se contemplaban. A partir de entonces, la Marina auxiliaría a la Hacienda facilitándole parte del personal que comandaba los buques guardacostas. En 1840 el servicio volvió a manos particulares, aunque por breve plazo, pues en 1843 la Armada asumió de nuevo esta tarea, bajo la responsabilidad directa de los intendentes. Por último, en 1847 la Marina se haría cargo de todos los buques destinados al Servicio, exceptuando aquellos encargados de la vigilancia en el interior de los puertos, que en lo relativo a la represión del fraude dependían funcionalmente de Hacienda, aunque sus dotaciones pertenecían a la Armada.

El preámbulo seguía indicando la conveniencia de que, ante lo crecido del número de buques que en 1850 eran destinados a este servicio, algunos de los que se movían con vela fueran sustituidos por otros propulsados por remo o vapor, con objeto de formar dos líneas, una inmediata a tierra, que obraría en combinación con los carabineros, y otra exterior en coordinación con la primera. De este modo, levantando estas tres barreras, se pensaba conferir una mayor eficiencia a la lucha contra el fraude.

En la estrategia de Bayarri en pro de una mayor eficiencia, la construcción de nuevos buques de hélice era un elemento capital. En el aspecto orgánico, el real decreto suprimía la comandancia general de guardacostas y las oficinas en tierra de las comandancias de divisiones y secciones de reformas, con lo que se buscaba, a la par que una mayor eficacia en la lucha contra el fraude, una economía de más de millón y medio de reales.

Para la persecución del contrabando marítimo en la Península e islas Baleares quedaban destinados 7 vapores, 7 faluchos de 1.^a clase, lugres o pailebotas, 26 faluchos de 2.^a clase, 73 escampavías y 1 pontón. A las unidades de esta fuerza se las seguiría denominando guardacostas y estarían divididas en

(27) Bayarri ocupó el Ministerio de Marina y Gobernación de Ultramar desde el 14 de julio hasta el 12 de octubre de 1856, durante el llamado «bienio liberal». Fue secretario de las Cortes y una de las cabezas visibles del denominado Centro Parlamentario, grupo de opinión que propició la formación del primer gobierno de O'Donnell. Véase CHATO GONZALO, I.: «La Unión Liberal y la renovación del sistema de partidos (1858-1863)», en *Revista de Estudios Políticos* (nueva época), núm. 153. Madrid, 2011, pp. 75-111.

tres trozos, que recibirían los nombres de Norte, Poniente y Levante, dependientes, respectivamente, de los departamentos de Ferrol, Cádiz y Cartagena. A su vez, los citados trozos quedaron subdivididos en apostaderos.

Ciñéndonos al departamento de Cartagena, indicaremos que estaba constituido por cinco apostaderos: Cartagena, Valencia, Tarragona, Barcelona y Baleares. El primero debía vigilar una franja costera de 65 leguas, desde el cabo de Gata al de San Martín, con 2 faluchos de primera, 3 de segunda y 7 escampavías; el apostadero de Valencia extendía su ámbito de actuación a las 45 leguas de costa que median entre el cabo de San Martín y Los Alfaques, labor para la que contaba con 1 vapor, 3 faluchos de segunda y 6 escampavías; el de Tarragona, con 1 falucho de primera, 2 de segunda y 5 escampavías, debía vigilar las 33 leguas de costa comprendidas entre Los Alfaques y Barcelona; el de esta última abarcaba las 36 leguas existentes entre la ciudad condal y el cabo de Creus, constando su fuerza de 1 vapor, 1 falucho de primera, 1 de segunda y 5 escampavías. Al quinto le correspondía la vigilancia de las 80 leguas de costa de las islas Baleares, y para ello contaba con 1 vapor, 3 faluchos de segunda y 10 escampavías.

En cuanto a la estructura jerárquica, la responsabilidad principal de cada trozo recaía en el respectivo capitán general de departamento, quien a su vez tendría a sus órdenes inmediatas a un comandante. De esta disposición quedaba exceptuado el trozo de Levante, que por su especial configuración dispondría de dos comandantes, uno encargado de los apostaderos de la zona peninsular, y el otro, de las islas Baleares. Estos comandantes de trozo, que debían ser capitanes de fragata, tenían que velar por el buen estado de los buques y el adecuado espíritu militar de las dotaciones. Al frente de cada apostadero había un comandante. Por último, se establecía un sistema y calendario en lo relativo a las recorridas y carenado de las unidades a flote.

El traslado de miembros de la realeza

Como muestra de la versatilidad del Resguardo, señalaremos que alguno de sus buques fue destinado a delicadas comisiones de protocolo, como el traslado de miembros de la realeza. Y así, el 15 de mayo de 1855 se daban instrucciones para que el vapor *Isabel II* estuviese preparado en Cartagena a fin de trasladar a Italia a la infanta Luisa Fernanda de Borbón, duquesa de Montpensier, hermana menor de Isabel II, y a su marido (28). Asimismo, el 25 de agosto de 1856, en el Palacio Real de Madrid, se ofició la boda entre el príncipe Adalberto de Baviera y la infanta doña Amalia de Borbón y Borbón. En esta ocasión fue el vapor *Santa Isabel* (29) el que trasladó de Marsella a Valencia al príncipe bávaro, quien desde allí completaría en tren su viaje hasta Madrid.

(28) AHAC, caja 2295, exp. 8, Reales Órdenes 1855.

(29) AHAC, caja 2297, exp. 19, Reales Órdenes 1856.

La reforma del ministro José Manuel Pareja

Bajo el ministerio de don José Manuel Pareja Septién (30) se emprendió una nueva organización en el servicio, que ponía a los segundos comandantes de los departamentos marítimos al frente de las comandancias generales de los guardacostas, a las que se hacía responsables de la dirección del servicio y de garantizar el adecuado estado militar y marinero de los buques.

La anterior organización departamental en trozos se sustituía por otra en secciones. A Ferrol se le asignaban tres, cuya vigilancia correspondía a los apostaderos de Santander, Ferrol y Vigo. El departamento de Cádiz se dividía en igual número de secciones, cuya vigilancia estaba encomendada a los apostaderos de Cádiz, Algeciras y Málaga. Por su parte, el de Cartagena se ocupaba de cinco, con un apostadero en Cartagena cuyo sector de vigilancia comprendía la parte de costa entre el cabo de Gata y el de San Martín; otro apostadero en Valencia, al que correspondía la costa entre el cabo San Martín y Los Alfaques; un tercero en Tarragona, que se extendía desde Los Alfaques hasta Barcelona; uno más en Barcelona, que abarcaba desde ese puerto hasta cabo Creus, y el último en Palma de Mallorca, cuyo ámbito de actuación se extendía a todas las Baleares.

La reforma se extendía a cuestiones de jerarquía militar, intendencia, mantenimiento de buques, etc. (31).

La reforma de Juan de Zavala y de la Puente, ministro de Marina

La reforma de Pareja duró poco. El 1 de septiembre de 1865, don Juan de Zavala llevó a cabo una nueva reestructuración (32), que buscaba ante todo hacer economía, para lo cual se suprimían las comandancias de trozos y las contadurías de guardacostas allí donde su existencia no fuera necesaria, al tiempo que se introducían ciertas modificaciones en relación con el mando.

El real decreto constaba de 14 artículos, que organizaban el servicio de guardacostas de forma similar a como lo había estructurado Pareja, tomando como base los tres departamentos marítimos y dividiendo la zona costera afecta a cada uno de ellos en las mismas secciones que antes. En cuanto a la distribución de las embarcaciones, tampoco difería mucho de la anterior,

(30) Ocupó el Ministerio de Marina entre el 1 de marzo y el 16 de septiembre de 1864, en el gabinete de Alejandro Mon. En octubre de ese año fue nombrado comandante general de la Escuadra del Pacífico y, en calidad de tal, negoció el tratado Vivanco-Pareja, por el que España devolvía a Perú las islas Chinchas y la república andina se obligaba a saludar al pabellón español.

(31) RD de 13 de junio de 1864.

(32) Ocupó el sillón ministerial de Marina desde el 21 de junio de 1865 hasta el 10 de julio del año siguiente. Hijo de un criollo realista limeño emigrado a España, ocupó los Ministerios de Estado, Marina y Guerra, fue senador por derecho propio, caballero de Carlos III, conde de Paredes de Nava y marqués de Sierra Bullones.

aunque se disponía que cada apostadero podría contar con un vapor. Se suprimían las comandancias generales de guardacostas y cesaban en el mando de los apostaderos los comandantes de los tercios y provincias marítimas, cuyas competencias pasaban a asumir los capitanes generales de los departamentos. También se establecían normas para el mantenimiento de los buques y se sometían nuevas competencias a los comandantes de los apostaderos (33).

Sobre las diferentes formas de actuar de los contrabandistas

El estudio pormenorizado de las noticias referentes a las actividades de los guardacostas pone de manifiesto determinados patrones en la forma de actuar de los contrabandistas.

En la bahía de Algeciras operaban casi a diario, sobre todo a partir de 1851, empleando embarcaciones de muy escaso porte que transportaban pequeños cargamentos destinados a ser desembarcados en las costas españolas cercanas al Peñón. En cualquier caso, la eventual captura de alguno de estos buques de poco calado, que intentaban eludir la acción de los guardacostas españoles navegando sobre bajíos y zonas de arrecifes, no suponía un contratiempo muy gravoso, ya que solían transportar pocos fardos. Sea como fuere, las escampavías del Resguardo se mostraron muy eficaces en su persecución y captura, y las detenciones de este tipo de embarcaciones fueron muy frecuentes. En efecto entre la variedad de buques que formaban el Resguardo Marítimo, las que llevaron el peso de la represión en la bahía de Algeciras fueron tales unidades, ya que se trataba de «embarcaciones de vela, de casco y aparejo bien cortados a fin de que sean rápidas, de tales dimensiones que pueden sin peligro acercarse a la tierra, meterse en las calas, etcétera., destinadas a la persecución del contrabando marítimo, pertenecen a la marina de guerra y están mandadas por segundos contraalmirantes de la Armada y tripuladas por marinería del Estado» (34).

La prolongación en el tiempo de la acción contrabandista tuvo graves consecuencias económicas para la bahía de Algeciras, zona estratégica donde las hubiera en el entramado comercial hispano y cuyo desarrollo tanto se ha resentido a causa de su proximidad a Gibraltar (35). De esa capital del contrabando también partían faluchos y laúdes con cargas mayores pero destinos más distantes, muchos de los cuales fueron a su vez capturados en zonas alejadas del litoral mediterráneo español o en aguas de Cádiz. Estos buques solían ir armados y sostener combates con los del Resguardo. Cuando llegaban a su destino transbordaban parte de la carga a embarcaciones menores, según las peticiones que de los diversos pueblos tenían.

Como ya se ha mencionado, el contrabando se repartía a lo largo y ancho de la costa española, usando para ello buques nodriza, en muchos casos falu-

(33) *Gaceta de Madrid*, 1 de septiembre de 1865.

(34) *Enciclopedia universal ilustrada europea americana*, t. xx. Barcelona, 1930, p. 641.

(35) VILLALBA FERNÁNDEZ, A.: «Zona del estrecho de Gibraltar», en *Cuadernos de Estrategia*, núm. 72, 1994, pp. 259-280.

chos o laúdes. Desde ellos se transbordaba a naves más pequeñas que aguar-daban en un sitio determinado, las cuales por último alijaban parte de la carga en tierra. Sin embargo, el proceder de los contrabandistas en las islas Baleares presentaba una particularidad. Si, como norma general, siempre se escudaban en la oscuridad de la noche para los alijos, en dicho archipiélago solían operar de una manera aún más subrepticia y cautelosa, hasta el punto de que muchas veces no les esperaba en tierra ninguna partida para ayudar en el desembarco. En estas islas, los alijos se hacían en sitios solitarios y recónditos o en parajes con escondites idóneos para dejar el cargamento, como cuevas, bosques y matorrales costeros o formaciones rocosas en las que fuera fácil depositar la carga. Al cabo de cierto tiempo, esta era retirada sigilosamente, eludiendo la vigilancia del Resguardo. A pesar de dichas precauciones, las capturas de buques contrabandistas no eran infrecuentes, pues el Resguardo había infiltrado delatores en las filas contrabandistas y conseguía localizar los escondites con asiduidad (36). Muchos de estos buques aprehendidos eran vendidos al mejor postor en pública subasta. La prensa mallorquina publicó por estos años reiterados avisos oficiales de convocatoria a estas licitaciones (37).

A partir de 1851 fueron mucho menos frecuentes los combates marítimos entre buques españoles de guerra y naves contrabandistas, señal de la merma del poderío que estas habían mostrado hasta entonces. Dos de las más importantes de estas acciones bélicas las protagonizó, en aguas del estrecho de Gibraltar, el falucho *Luisita*, de la primera división. En la primera tuvo que habérselas con el buque de la misma clase *Primavera* (38), del que se apoderó tras cuatro horas de fuego contra más de 80 contrabandistas. Unos meses más tarde, el *Luisita* se medía con el *San Ramón*, con el que se cañoneó y al que, para reducirlo, hubo incluso de abordar. La acción se saldó con la muerte del capitán del buque contrabandista y con tres hombres heridos de entre los más de treinta que conformaban su tripulación. También resultó herido el segundo. Una vez capturado, el *San Ramón* fue traslado a Algeciras (39). Muy lejos quedaban los tiempos en que los buques contrabandistas gozaban de poder y fuerza suficientes para derrotar a sus frustrados captores, como algunas veces sucedió durante el reinado de Fernando VII (40).

(36) *Gaceta de Madrid*, 2 de junio de 1850. Se hace referencia a la captura en la cala del Romagueral de una partida de contrabando. Este es solo uno entre los numerosos ejemplos que se pueden ofrecer de esta forma de proceder.

(37) *El Genio de la Libertad*, 15 de agosto, 5 de octubre y 22 de noviembre de 1852, 10 de octubre de 1853, 27 de enero y 29 de mayo de 1854, 22 de octubre de 1856, etc.

(38) *Gaceta de Madrid*, 8 de julio de 1851.

(39) *Gaceta de Madrid*, 9 de septiembre de 1851. Como resultado de esta brillante acción, la reina concedió al comandante del *Luisita* la Cruz de Marina y recompensó a su segundo con un ascenso. El *Luisita* se perdió en un naufragio en aguas de Tarifa el 9 de diciembre de 1856, indigno final para tan brillante hoja de servicios. *Gaceta de Madrid*, 21 de mayo de 1857.

(40) Este tipo de encuentros bélicos fueron habituales durante aquel reinado, como se refleja en la *Gaceta de Madrid*, que se encargaba de informar sobre su resultado. MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN, F.: «El contrabando por las costas de Murcia durante el reinado de Fernando VII», en *Murcia Histórica*, núm. 9. Murcia, 2010, pp. 4-23.

En lo relativo al departamento marítimo de Ferrol, dada su lejanía respecto del gran foco gibraltareño, su actividad fue mucho menor y se redujo a vigilar las eventuales entradas desde Francia, centrándose la mayoría de las capturas en la localidad fronteriza de Irún.

La acción represora en los departamentos marítimos

Ya hemos enumerado las sucesivas reformas en la regulación del Servicio del Resguardo Marítimo entre 1843 y 1868. Ahora nos ocuparemos de la eficacia que tales cambios tuvieron en la represión del contrabando, así como las diferentes formas de actuación que para evitarlo fueron adoptando los promotores de este comercio ilegal.

La reforma de Mon de 1846 se tradujo en un incremento exponencial de apresamientos en relación con los efectuados antes de su entrada en vigor. Ejemplo de ello es que, entre el 25 de abril y el 6 de junio de 1847, los buques guardacostas de la segunda división capturaron en las aguas comprendidas entre Mazarrón y Alicante cuatro barcos contrabandistas. Durante todo este año, las unidades del Resguardo lograron apresar cuando menos 36 naves a lo largo de la costa del departamento marítimo de Cartagena. En su mayoría se trataba de faluchos, aunque también se sorprendió a varios laúdes de pesca con cargamento ilícito, así como a una tartana sarda. Los productos aprehendidos fueron sobre todo, como de costumbre, géneros textiles y tabaco. En 1848, los apresamientos fueron como mínimo veintiocho (26 buques y dos partidas en tierra).

En el curso de las dos primeras reformas del Resguardo Marítimo, verificadas durante el ministerio de Alejandro Mon, hasta mayo de 1850 se produjeron en el departamento marítimo de Cartagena un mínimo de 102 capturas, correspondientes a 34 faluchos, 24 laúdes, 1 urca, 6 barquillas, 1 lancha, 6 barcas, 18 barcos de pesca, 1 tartana y 1 bateo sardos, 3 botes, 2 de origen desconocido y 5 partidas en tierra. Aunque los períodos de vigencia de ambas reformas sean muy dispares, tanto en uno como en otro la actividad contrabandista por vía marítima decayó considerablemente.

Si tomamos como ejemplo lo ocurrido en el departamento marítimo de Cartagena, caracterizado por ser el que más kilómetros de costa debía vigilar y por estar tachonado de localidades y grandes ciudades costeras susceptibles de recibir alijos, veremos que lo componían un número superior de divisiones. En concreto, la reforma de Mon le asignó cuatro, cada una de ellas integrada por 4 vapores, 21 faluchos y 27 escampavías, mientras que el departamento del Estrecho lo formaban 2 divisiones, con 1 vapor, 1 bergantín goleta, 1 místico, 13 faluchos y 20 escampavías, y el del Norte disponía de 1 bergantín goleta, 1 místico, 2 lugres y 11 escampavías.

Durante la reforma de Molins, de 1850 a 1856, las capturas en aguas del departamento marítimo del Mediterráneo se cifraron en 10 faluchos, 10 laúdes, una polacra goleta inglesa, 1 bateo francés, 2 barcas, 3 barquillas, 4

barcos de pesca, 3 botes, 3 de fardos arrojados al agua, 17 escondites en tierra y 2 de origen desconocido, lo que hace un total 56 capturas, treinta y cuatro de ellas barcos.

Las aprehensiones practicadas tras la reforma de Bayarri son difíciles de cuantificar, ya que en este período se produjo la invasión de Marruecos (años 1859 y 1860), y la fuente documental de donde se han extraído las cifras de capturas anteriores omite todo dato acerca de la actividad represora del contrabando mientras duró ese conflicto. No obstante, en los lapsos precedente y posterior a la guerra, en las aguas del departamento del Mediterráneo se produjeron no menos de 37 aprehensiones: 6 faluchos, 6 laúdes, 1 goleta, 4 botes, 1 lancha, 8 en las que no se identifica el tipo de embarcación y 11 escondites en tierra.

En los catorce meses que duró la reforma de Pareja, los buques del Resguardo ejecutaron en las mismas aguas 17 capturas, de ellas 2 faluchos, 3 laúdes, 2 pesqueros, 1 lancha y 9 aprehensiones en tierra —como casi todas las anteriores, realizadas en las Baleares.

En lo tocante al ministerio de Zabala, las capturas en este período se elevaron a veintinueve (10 faluchos, 2 laúdes, 2 buques ingleses, una barca, una embarcación sin especificar su clase, 3 abandonos de la carga en el mar y 10 escondites en tierra). De entre todas ellas, es de destacar la de un falucho, apresado en el cabo de Palos, al que se intervino una carga de 129 fardos de tabaco (41).

En cuanto al departamento marítimo de Cádiz, sus divisiones efectuaban una doble labor. Por un lado, las naves tipo escampavía se dedicaban cotidianamente a la busca y captura del sinfín de pequeñas embarcaciones ilegales que, merced a su escaso calado, trataban de alijar en distintos puntos de la bahía de Algeciras, en cuyas someras aguas tenían la esperanza de no ser perseguidas por las del Resguardo (42). Pero las escampavías guardacostas, a su vez embarcaciones de muy poco calado, no desfallecieron en su cometido y consiguieron infinidad de capturas de barquillas, góndolos, botes o lanchas. Por el otro lado, los buques de mayor capacidad trataban de cortar el paso, tanto en la zona de Cádiz como en la de Málaga, a los barcos nodriza tipo falucho, laúd, bergantín... que, con un cargamento de fardos muy superior, eran inabordables para las escampavías, de una potencia muy inferior.

La prensa se hace eco de la eficiencia del Resguardo

Una vez encomendada a la Armada la represión del contrabando, en poco tiempo se dejó notar el acierto de dicha medida, como se desprende de un artículo inserto en un periódico en 1850:

(41) *Gaceta de Madrid*, 27 de junio de 1868.

(42) Son muy numerosos los apresamientos que hacen referencia a los arrecifes de Punta Carnero, Punta Mala, Chullera, bajo de Palmones, Salavieja, Botija, etc.

«Hacía cuatro años que no visitaba esta Roca, y me he quedado admirado de la decadencia en que se halla su comercio, antes tan próspero y floreciente. Las quiebras son frecuentes, y escasísimo el número de personas que vienen de fuera, cuando antes era esto una verdadera Babilonia. Los alquileres de las casas y tiendas disminuyen cada día más, siendo infinitas las que se hallan desocupadas. Las calles, los almacenes, el muelle, todo sin vida mercantil, y no se oyen sino lamentos y miserias. Y ¿cuál es la causa de un cambio tan repentino? preguntaba yo a un amigo que vivía constantemente aquí. “El orden que a grandes pasos se va estableciendo en España —me respondió—, pues desde que Narváez metió en cintura a los revoltosos y reprimió el contrabando, y reformó los aranceles, y estableció depósitos generales de comercio, ha desaparecido el tráfico ilícito, y con él la prosperidad de la plaza, reducido así su comercio al consumo local y a algún tráfico, con Berbería.” El ramo de tabacos por ejemplo, que es el que hasta esa época dejaba pingües beneficios a los contrabandistas, está hoy reducido a cero. Todos los años se vendían al martillo de 7 a 8.000 bocoyos o sean (*sic*) de 80 a 100.000 quintales de la clase Kentucky y Virginia, sin contar las ventas y transacciones privadas. En el día no se vende un solo bocoy, y los que sacan a la venta pública, tienen que retirarlos sin vender, porque no hay quien ofrezca un precio aceptable, por la absoluta falta de salida, para el contrabando en España, que era lo principal.

Lo mismo sucede con los algodones, pues aunque la reforma del arancel está muy lejos de ser perfecta y de producir al tesoro español lo que el consumo reclama, se dejan sin embargo sentir sus efectos en la exportación que antes se hacía de aquí, porque la mayor parte de los artículos permitidos al comercio en España, pagan hoy derechos casi lo mismo que antes recibía el contrabandista, y es claro que por cálculo especulativo nada espone (*sic*) lo que puede introducir legalmente y con el mismo coste. Los pintados y otros géneros prohibidos aún, son los que se esportan (*sic*), en pequeñas cantidades.

Desde que la marina se hizo cargo de los buques del resguardo, la persecución es activa y eficaz como no podía menos de suceder por la proverbial honradez y provida (*sic*) de sus jefes. En todos los puntos limítrofes de esta plaza, se observa la misma vigilancia y rigidez, así en la línea (*sic*), como en Algeciras o Ceuta; de modo que el bloqueo al tráfico ilícito no puede ser más perfecto» (43).

El contrabando a través de las líneas regulares de vapores

A la actividad contrabandista hasta aquí descrita y que tenía como base principal Gibraltar, hay que añadir otra paralela, más sutil y no menos organizada, tal como ha explicado Matilde Morcillo (44). Nos referimos a la

(43) *El Popular*, 20 de mayo de 1850. En este artículo quedan claramente perfilados los motivos de la supuesta decadencia del contrabando ejercido desde Gibraltar. La conjunción de medidas económicas, políticas y coercitivas dieron al traste en gran parte con la pujanza de en otros tiempos tan floreciente comercio ilícito.

(44) MORCILLO ROSILLO, M.: «El estado de la navegación por el Mediterráneo visto por un diplomático español (1841)», en *Ensayos. Revista de la Facultad de Educación de Albacete*, núm. 14, pp. 71-78.

perpetrada con el concurso de las líneas regulares de vapores (cuatro francesas y una sarda) que a mediados de este siglo recorrían el Mediterráneo desde Marsella y Génova hasta Gibraltar, puntos de origen y llegada de los mismos.

Estos vapores, al tiempo que transportaban viajeros, también conducían cargamentos de contrabando como tejidos ingleses o tabaco norteamericano. Su forma de actuar era recoger en Gibraltar su carga ilegal para luego, mientras el pasaje dormía, valiéndose de la noche descargarlo en barcas de pescadores que la desembarcaban en diferentes lugares de la costa mediterránea española. A veces esos géneros ilegales eran descubiertos por agentes de aduanas a bordo de vapores (45), y en otras los sorprendidos por los buques del Resguardo eran las botes pesqueros participantes (46).

Conclusiones

Durante el reinado de Isabel II, la actividad contrabandística se redujo notablemente respecto de los tiempos de Fernando VII, si bien la acción del Servicio del Resguardo Marítimo no pudo ser todo lo eficaz que se pretendía. Diversas fueron las causas que confluieron para que esto fuera así: desde la insuficiencia de buques destinados a su persecución hasta la actitud claramente favorecedora del tráfico ilegal de políticos y funcionarios.

Hasta que se incrementó la producción de géneros de algodón, que eran los introducidos mayoritariamente de forma fraudulenta, al tiempo que se suavizó el sistema arancelario o se adoptaron medidas contra la corrupción —como nombrar cónsules de confianza, pagar sueldos decentes al funcionario, relevar periódicamente las tropas destinadas a su persecución, mejorar la comunicación entre las Administraciones (47), etc.—, no se pudo vislumbrar un horizonte de franco retroceso en las introducciones fraudulentas a través de las fronteras terrestres y marítimas. No obstante, el saldo del Servicio del Resguardo Marítimo en su actividad represora del contrabando puede considerarse positivo, pese a los escasos medios de que dispuso en proporción a la longitud de las costas y la inmensa superficie marítima que debía vigilar.

(45) *El Clamor Público*, 17 de agosto de 1851. Este periódico daba noticia del decomiso de los géneros de contrabando hallados bajo los colchones de algunos pasajeros del vapor francés *Elba*.

(46) La *Gaceta de Madrid* de 2 de diciembre de 1847 da noticia del apresamiento de dos barcas pescadoras en el Besós, y la de 17 de febrero de 1849, de la confiscación, en las inmediaciones de la desembocadura del mencionado río, de dos barcas palangreras cargadas de tabaco y ropa.

(47) GÁMEZ AMIÁN, A.: «Aproximación al contrabando en las costas meridionales durante el siglo XVIII y la primera mitad del XIX», en *Cuadernos de Ciencias Económicas y Empresariales*, núms. 9-10. Málaga, 1982, pp. 23-41.

Otros archivos consultados

- Archivo Histórico Provincial de Murcia
- Archivo Municipal de Cartagena.

Bibliografía complementaria

- ARTOLA, M.: *La Hacienda del siglo XIX. Progresistas y moderados*. Alianza Universidad, Madrid, 1986.
- BORDEJÉ Y MORENCOS, F.F. de: «La Marina durante la primera mitad del siglo XIX», en *Revista de Historia Naval*, núm. 4 (monográfico). Madrid, 1989.
- CANAL, J.: *El carlismo. Dos siglos de contrarrevolución en España*. Alianza, Madrid, 2000.
- CERVERA PERY, J.: *Marina y política en la España del siglo XIX*. San Martín, Madrid, 1979.
- COMELLAS, J.L.: *Los moderados en el poder, 1844-1854*. CSIC, Madrid, 1970.
- FERNÁNDEZ BASTARRECHE, F.: «El Ejército y la Marina en tiempos de Isabel II. Organización y estructuras internas», en *La era isabelina y el sexenio democrático (1834-1874)*, t. XXXIV de la *Historia de España* fundada por R. Menéndez Pidal y dirigida por J.M.^a Jover. Espasa Calpe, Madrid, 1981.
- FUENTES ARAGONÉS, J.F.: *El fin del Antiguo Régimen (1808-1868)*. Síntesis, Madrid, 2007.
- JUTGLAR, A.: *Historia crítica de la burguesía en Cataluña*. Anthropos, Barcelona, 1984.
- LASARTE, J.: *Economía y Hacienda al final del Antiguo Régimen*. Instituto de Estudios Fiscales, Madrid, 1976.
- MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN, F.: «La organización del Servicio del Resguardo Marítimo en España durante la minoría de edad de Isabel II», en *Revista de Historia Naval*, núm. 131. Madrid, 2015, pp. 53-67.
- NADAL I OLLER, J.: *El fracaso de la primera revolución industrial en España, 1814-1913*. Ariel, Barcelona, 1975.
- PÉREZ-CRESPO MUÑOZ, M.T.: *El Arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*. Editorial Naval, Madrid, 1992.
- PÉREZ PICAZO, M.T., y LEMENUNIER, G.: *El proceso de modernización de la región murciana (siglos XVI-XIX)*. Editora Regional de Murcia, 1984.
- RAMOS OLIVER, F.: «Las guerras de Marruecos», en MARTÍNEZ-RADÍO GARRIDO, Evaristo (dir.): *Aportaciones a cinco siglos de la Historia Militar de España*, vol. XVII de la revista *Entemu*. UNED, Asturias, 2013, pp. 165-185.
- RAMÍREZ GABARRÚS, M.: *La construcción naval militar española, 1730-1980*. EN Bazán, Madrid, 1980.
- RODA ALCANTUD, C.: *Historia e ingeniería en el siglo XIX. Vanguardia de la industria naval en el Mediterráneo occidental. El arsenal de Cartagena*. Ayuntamiento de Cartagena y Universidad Politécnica de Cartagena, 2008.
- SÁNCHEZ MANTERO, R.: «El contrabando de Gibraltar en la primera mitad del siglo XIX», en *Moneda y Crédito*, núm. 157, 1981, pp. 19-40.
- TORTELLA, G.: *El desarrollo de la España contemporánea. Historia económica de los siglos XIX y XX*. Alianza, Madrid, 1994.