

LA ORGANIZACIÓN DEL SERVICIO DEL RESGUARDO MARÍTIMO EN ESPAÑA DURANTE LA MINORÍA DE EDAD DE ISABEL II

Federico MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN
Licenciado en Historia de España

Resumen

Varios son los objetivos que se deben alcanzar para que la economía de un país florezca y obtenga estabilidad a lo largo de los años. Así, si por una parte se debe fomentar la economía productiva, por otra se ha de crear un sistema defensivo que proteja este tejido productivo, a fin de prevenir prácticas que atenten contra la iniciativa estatal o particular. Estas actuaciones irán encaminadas a la protección del sistema comercial y se sustentarán sobre bases legislativas y la creación de cuerpos administrativos o, en el caso del que nos vamos a ocupar, coercitivos que eviten la salida ilegal de capitales o la introducción de géneros de comercio ilícito, tales como los que se filtran a través de las fronteras por medio del contrabando, que socavan en gran medida los ingresos aduaneros y, en consecuencia, las rentas de un país.

Palabras clave: contrabando, economía, Armada, Resguardo Marítimo.

Introducción

SI durante el reinado de Fernando VII la actividad contrabandista se enseñoreó de mares y fronteras terrestres (1), durante la minoría de edad de su hija Isabel II el problema del contrabando siguió un derrotero similar, en gran medida propiciado por las turbulencias subsiguientes a la muerte del rey y por la declaración de la primera guerra carlista.

Los géneros estrella de este comercio irregular seguirán siendo el tabaco y los productos textiles. Estos últimos habían sido favorecidos con disposicio-

(1) MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN, pp. 4-23.

nes proteccionistas a impulsos de los fabricantes catalanes, grandes productores de esta industria ya desde el siglo XVIII (2). De esta manera, será muy significativo lo escaso de la importación de textiles británicos, derivado, bien de la legislación proteccionista, bien de la existencia de una intensa y floreciente actividad de contrabando este género de productos (3), en particular los de algodón, muy demandados por las clases menos pudientes dada su asequibilidad (4).

España, durante gran parte del siglo XIX, se vio azotada por toda clase de contratiempos. Unos de tipo bélico, como la Guerra de la Independencia, los conflictos de emancipación de las colonias americanas o las guerras carlistas; otros de corte político, como esta última guerra o los pronunciamientos y las algaradas y conjuras liberales, a las que siguieron las desavenencias y sangrientas luchas entre los propios partidos isabelinos, moderados y progresistas, que no dudaron en empuñar las armas y acometerse violentamente a la búsqueda de la primacía política. También hubo crisis sanitarias, como la gran epidemia de fiebre amarilla de 1804 o las sucesivas habidas en Cartagena en 1810, 1811 y 1812, así como la llegada de una nueva y mortífera enfermedad: el cólera, que ya se hizo notar en 1833 y volvería a brotar con virulencia en 1865. Todos estos sucesos causaron estragos en la economía, lo que debilitó al Estado y, como consecuencia de ello, a una parte de los medios defensivos de la nación. Tal fue el caso de la Marina Real, muy menguada durante la primera mitad de la centuria.

Durante el reinado de Fernando VII, la lucha contra el contrabando estuvo encomendada al Resguardo Marítimo, organismo cuyo ámbito de actuación abarcaba tanto la tierra como el mar. Ante la extensión que estaba alcanzando el problema, el Estado creó en 1829 el Cuerpo de Carabineros, limitado al ámbito terrestre. Pero, comoquiera que también el flamante cuerpo se vio sobrepasado por la acción de los defraudadores, el Gobierno no dudó en buscar la colaboración del Ejército, la Armada, la Milicia Nacional y de todos aquellos organismos y autoridades susceptibles de frenar la bravucona osadía con que los contrabandistas cometían sus fechorías.

A lo largo de gran parte del siglo XIX, los organizadores de este tráfico irregular de mercancías serán los ingleses y, en menor grado, los sardos, los ragueos y otros, aunque a mucha distancia de los británicos. Tampoco fue escasa

(2) Es de puntualizar que el proteccionismo no fue exclusivo de Cataluña, sino que también se reivindicó desde otras regiones españolas. G.^a MONTORO, Cristóbal: «Notas sobre el proteccionismo de los industriales malagueños del siglo XIX», en *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, núm. 2-II. Málaga, 1979, pp. 327-343.

(3) PÉREZ PICAZO, M.T., y G. LEMEUNIER, G., p. 278.

(4) *Ibíd.*, p. 287. En su edición del 1 de enero de 1841, el periódico barcelonés *El Constitucional* indicaba, haciendo referencia a Málaga: «... la proximidad de esta plaza con la de Gibraltar ha hecho siempre que este puerto haya sido el emporio de géneros ingleses. De aquí se introducen para lo interior particularmente los de algodón, resultando por una consecuencia precisa que en todas las Andalucías, Extremadura, Castilla del Sur y parte del reino de Murcia no gastan ni un palmo de indiana catalana, que en todos conceptos son mejores y de más duración que los cocos ingleses».

la cantidad de españoles que de buen grado colaboraron en estas prácticas fraudulentas.

Gibraltar fue la base estratégica desde la cual partirían la mayor parte de los buques contrabandistas que inundaron las ciudades costeras, unas veces con bienes ilícitos, y otras con productos lícitos pero introducidos clandestinamente, sin abonar los derechos aduaneros, con el consiguiente descalabro de rentas para el Estado. Desde esas urbes se tejió una red de redistribución hacia el interior que cubría toda la Península.

A las escasas unidades que al principio de este reinado componían la Armada se deben añadir las que se dedicaban a la vigilancia de las costas. En cuanto a estas, el 9 de febrero de 1835 se dictó un real decreto por el cual se debía suministrar personal y pertrechos a los buques del Resguardo dependientes del Ministerio de Hacienda, buques de cuyo mantenimiento se ocuparían los arsenales (5). La reorganización de estas fuerzas navales pasaría durante varios años por una serie de alternativas y peripecias, hasta que al fin se consiguió de ellas toda la eficacia que se esperaba.

La contrata del servicio de guardacostas a favor de don Felipe Riera

Durante los últimos años del reinado de Fernando VII y los primeros catorce meses del de Isabel II, la labor de vigilancia del Resguardo Marítimo estuvo encomendada por contrata al barcelonés don Felipe Riera, asentista general de Marina con competencia sobre la lucha contra el contrabando, personaje cuya eficaz colaboración con la monarquía de Fernando VII le valió la concesión del marquesado de Casa Riera, ya en tiempos de María Cristina (6). En relación con el servicio de guardacostas, la empresa de Riera funcionó entre 1829 y 1834.

La primera guerra carlista

Durante los años de la primera guerra carlista (1833-1840), el contrabando vivió una época de esplendor, pues el Ejército y la Armada, absorbidos

(5) BORDEJÉ Y MORENCOS (1993), p. 210.

(6) AHAC, caja 2262, carpeta 14, reales órdenes 1821. Con fecha 2 de diciembre de 1821, el Ministerio de Marina ponía en conocimiento del capitán general del departamento de Cartagena que don Felipe Riera había sido designado por el rey para surtir los departamentos de Marina de jarcias por un período de dos años. Luego realizaría nuevas contratas y facilitaría fondos al rey en diversas ocasiones. De esta forma, Riera realizó préstamos a la Real Armada a través de su apoderado en Cartagena para armar buques (más de 141.000 r. para la corbeta *Zafiro*) o para abonar el finiquito de los obreros de la maestranza despedidos en 1825 (242.000 r.) por lo que recibió el nombramiento de asentista general. En compensación, el rey dio en arriendo a Riera los derechos de puertas y los arbitrios municipales y particulares. Archivo Municipal de Cartagena, Actas Capitulares, año 1830, cabildo 27-2-1830, f. 91r y v.

por la guerra, no podían distraer del frente fuerzas para combatirlo. Por su parte, la Milicia Nacional era empleada preferentemente como una especie de policía popular con que mantener el orden en las ciudades ante las maquinaciones de los carlistas. En cuanto a los cuerpos dedicados específicamente a prevenir el comercio ilegal, bien por falta de recursos, bien por desmotivación, su labor represora o de disuasión distó de ser eficaz. De esta manera, la ingente introducción clandestina tanto de tabaco como de productos textiles fue una de las causas de la decadencia económica española en los años iniciales de este reinado. También fueron objeto de denuncia las entradas fraudulentas de trigo; y así, la Diputación de Barcelona elevó el 12 de mayo de 1837 una exposición a la reina contra «el contrabando de trigos extranjeros que con escándalo se está haciendo en los puertos de este Principado» (7).

Durante la guerra contra los carlistas, una de las preocupaciones prioritarias del Gobierno fue evitar que los rebeldes recibiesen material bélico de contrabando a través del mar, para lo que no dudó en vigilar las costas con buques de guerra. De esta manera, en 1833 se promulgó una real orden en la que se instaba al comandante general de Marina del apostadero de Cartagena a que dispusiese la salida de los faluchos *Guerrero* y *Catalán* y que aprestase sin demora las goletas *Mahonesa* y *Nueva María*, para que se pusiesen a las órdenes del capitán general del reino de Valencia a fin de reprimir este tráfico tan dañino para la causa isabelina (8).

Las actuaciones contra el contrabando de guerra se fueron sucediendo en estos primeros años de la guerra carlista. Y así, el 21 de agosto de 1834 la reina gobernadora dictaba una real orden con instrucciones para la represión de las introducciones de material de guerra destinado a los rebeldes a través de las costas (9). En diciembre de ese mismo año, y a propuesta del conde de Toreno, se promulgó un real decreto de reorganización del Resguardo, en virtud del cual los dos cuerpos del Resguardo Terrestre quedaban refundidos en uno: el denominado Cuerpo de Carabineros de Real Hacienda, fuerza terrestre distribuida en 34 comandancias. Por su parte, la fuerza marítima se compondría del número de buques que la formaban en ese momento, sin perjuicio de los que se incorporasen en lo sucesivo. Con dicha reorganización se pensaba obtener un ahorro de más de 13,5 millones de reales (10).

En cuanto a la construcción en estos años de nuevos buques para la Armada, la situación económica del país tuvo una gran preeminencia sobre la bélica, dada la conciencia de la inexistencia de fondos con los que adquirir madera con la que llevar a cabo nuevas botaduras de buques y las graves deficiencias en que se hallaban los edificios y diques de los arsenales como

(7) VOLTES BOU, pp. 179-196.

(8) Real orden de 22 de noviembre de 1833.

(9) *Eco del Comercio*, 25 de agosto de 1834.

(10) *Gaceta de Madrid*, 4 de diciembre de 1834.

consecuencia de la prolongada falta de mantenimiento. Todo ello fue determinante en la decisión de encargarlas en el extranjero (11). También se adquirieron algunos al arrendador de la contrata del servicio de guardacostas, que en ese momento tenía a su cargo la vigilancia del litoral, al cesar esta empresa a finales de 1834 (12).

Desde el 1 de enero 1835, una vez finalizada la contrata con la compañía de Riera, la persecución del contrabando fue asumida por los intendentes, según disponía un real decreto de 25 de noviembre de 1834 (13). A partir de esa fecha, los buques guardacostas dejaron de ir comandados por personal de dicha empresa para ser gobernados por oficiales de la Armada (14). Por otro lado, un real decreto de 9 de febrero de 1835 estableció que la Marina debía facilitar a los buques del Resguardo personal y pertrechos, así como cuidar de su mantenimiento en los arsenales (15).

Ese mismo año, Mendizábal, ministro de Hacienda, ensayó una táctica complementaria en la lucha contra el contrabando. Consciente de la gran debilidad del Resguardo, persuadió a la reina María Cristina de que promulgase un real decreto en el que se involucraba a los cónsules en la vigilancia de la actividad comercial con el extranjero, con el claro objetivo de controlar en alguna medida las introducciones clandestinas (16).

Pero, durante estos meses que dependieron directamente de la Administración, las fuerzas del Resguardo Marítimo demostraron su versatilidad y tuvieron encomendadas otras misiones, como el traslado de municiones, tropas y jefes militares, o la vigilancia y bombardeo contra las fuerzas de la expedición carlista de Miguel Gómez (17).

También a las corporaciones municipales se las acuciaba para que celasen sin descanso en la persecución del contrabando (18).

A veces se conseguían éxitos en la represión del contrabando de guerra. *El Constitucional*, periódico barcelonés, daba noticia en su número de 6 de julio de 1841 de la causa que se había formado al capitán y el piloto del bergantín

(11) *Eco del Comercio*, 8 de diciembre de 1834. En él se da la noticia de que por el Ministerio de Hacienda se había contratado en Burdeos la construcción de algunos buques para el Resguardo Marítimo, entre ellos un bergantín.

(12) *Eco del Comercio*, 17 de enero de 1835.

(13) *Eco del Comercio*, 26 de enero de 1835. La prensa dio gran énfasis a este cambio, indicando que en poco tiempo se habían conseguido diez aprehensiones en la provincia de Cádiz y que en la provincia de Granada se habían requisado 448 tercios de tabaco y ropa y 70 caballerías, poniendo en fuga a más de 600 escopeteros que protegían el alijo.

(14) Real orden de 26 de diciembre de 1834.

(15) BORDEJÉ Y MORENCOS (1993), p. 210.

(16) *El Español*, 30 de noviembre de 1835. Real decreto de 28 de noviembre de 1835.

(17) *El Español*, 1 de diciembre de 1836. Ante la posibilidad de que la fuerza expedicionaria de Gómez buscara refugio en Gibraltar, se alistaron el místico *San Fernando*, el falucho *Linca* y la barca *Larga*, todos pertenecientes al Resguardo (*Eco del Comercio*, domingo 4 de diciembre de 1836). Además de los guardacostas españoles, en el bombardeo contra las tropas de Gómez participaron una corbeta portuguesa de guerra y un bergantín inglés.

(18) AMC, Actas Capitulares, año 1835, cabildo del 14 de febrero de 1835, f. 72v, y Actas Capitulares 1837, cabildo del 1 de marzo de 1837, f. 75r.

inglés *Guilnare*, sorprendido por dos faluchos guardacostas con un cargamento de 7.900 fusiles con destino a los partidarios del Pretendiente (19).

El Resguardo Marítimo también se distinguió en estos años de la guerra en el sofocamiento de la rebelión carlista de Melilla, iniciada el 21 de diciembre de 1838. Y así, en el bloqueo de la ciudad del 10 de febrero siguiente participaron eficazmente buques guardacostas dependientes del Resguardo Marítimo de Cádiz y del apostadero de Algeciras, en concreto dos bergantines, una goleta, una barca y dos faluchos, que conseguían el 25 de marzo la rendición de los sublevados (20).

Quejas ante la inoperancia de la represión del contrabando

En 1836 la *Gaceta de Madrid* se hacía eco de las quejas de diversas autoridades y corporaciones barcelonesas que exigían la adopción de medidas contra el pernicioso contrabando que se hacía tanto por la costa como por puntos del interior. La reina gobernadora dio instrucciones de que desde el Ministerio de la Guerra y el de Gobernación se requiriese a los capitanes generales, las diputaciones provinciales y las comisiones de armamento y defensa para que el Ejército, la Armada y la Milicia Nacional prestasen a los jefes de Hacienda toda la ayuda que necesitasen (21). Al año siguiente se requirió de los intendentes una actitud enérgica en la persecución del contrabando, sobre todo en las provincias marítimas, del Mediodía al Levante, y en las fronterizas con Portugal.

En esta lucha, los ingleses siempre se condujeron con una vergonzosa prepotencia hacia los españoles, lo que soliviantó los ánimos en diferentes ocasiones, como más adelante se verá. Uno de los buques británicos emblemáticos en este aspecto fue el vapor de guerra *Lizard*, usado comúnmente en la zona tanto durante los años de la guerra carlista como durante las postrimerías del gobierno de Espartero, y que en 1841 se presentó en el puerto de Cartagena exigiendo la devolución de un falucho connacional contrabandista apresado por otro del Resguardo español (22). Pues bien: en 1843, cuando al parecer se dirigía desde Cádiz a Barcelona con pliegos y 20.000 duros para el gobernador de Montjuich, el *Lizard* naufragó en aguas próximas al cabo de Palos al chocar con otro vapor de guerra francés de mayor porte, lo que provocó su pronto hundimiento. Según la prensa de la época, este vapor era «el constante emisario a favor de los ayacuchos» (23).

(19) *El Constitucional* (Barcelona), 6 de julio de 1841.

(20) Junto a los buques españoles participaron también algunos extranjeros. FERNÁNDEZ GAYTÁN, pp. 5-31.

(21) *Gaceta de Madrid*, 15 de diciembre de 1836.

(22) *Eco del Comercio* (Madrid), 31 de julio de 1841.

(23) *La Posdata* (Madrid), 2 de agosto de 1843.

Los contrabandistas

Las sucesivas guerras de fines del siglo XVIII e inicios del XIX contra ingleses y franceses, con su desastrosa culminación en la Guerra de la Independencia, empobrecieron de tal manera a España que gran parte de la población se vio empujada a buscarse la vida en los márgenes de la ley. Sin industria y con el comercio muy mermado, el Ejército y la Armada sufrieron de tal manera que el hambre y la miseria se apoderaron tanto de la oficialidad como del resto de las clases militares y de la maestranza ante la casi total ausencia de pagas. Dentro del ámbito castrense, la Marina fue sin duda la más perjudicada por la carencia de caudales.

No es de extrañar que una gran cantidad de los guerrilleros que participaron en la guerra contra Napoleón se acostumbrasen a la vida montaraz y aventurera y, liquidado el conflicto, no desearan reincorporarse a sus antiguos oficios, de modo que pasaron a formar parte del ingente número de aventureros y delinquentes que se enseñorearon de gran parte del territorio español y fueron el caldo de cultivo de las cuadrillas de malhechores y bandoleros que infestaron el país durante décadas. A ellos habrá de añadirse el grupo aún más numeroso de personas que participaron activamente en el negocio del contrabando. De la lectura de la prensa de la época se desprende la sensación de que la corrupción era generalizada, y que en el tráfico de mercancías ilegales estaban involucrados desde las más altas autoridades del Estado hasta el más humilde de los habitantes. Hasta tal punto era así que pueblos enteros como Bentarique, centro y depósito perenne de contrabando, debían su bienestar y prosperidad a su muy activa participación en este clandestino negocio (24), en el que, por los años de la Guerra de la Independencia, se hallaba implicado el mismo clero (25). Benidorm nos ofrece un claro ejemplo de lo dicho. El sustento de esta localidad alicantina, que llegó a ser denominada «*el Gibraltar de esta provincia*», provenía en gran parte del mar, a través de la pesca o de los buques mercantes. También fueron naturales de esta villa gran cantidad tanto de contrabandistas como de dependientes del Resguardo Marítimo, y de ventajistas con un pie en un bando y el otro en el opuesto (26). Sin ir más lejos, allí nació Miguel Orts García, empresario principal de la compañía de guardacostas, como pronto se verá. A este apellido de Orts debemos sumar otros como Llorca o Bayona, muy comunes entre contrabandistas y miembros de los guardacostas.

La introducción fraudulenta de textiles llegó a unas cotas insufribles en la década de 1830, cuando se consideró que un 75 por 100 de los tejidos de algo-

(24) *El Áncora*, periódico barcelonés, dice en un artículo de 29 de abril de 1850: «Hay un pueblo, llamado Bentarique, centro y depósito perenne de contrabando, es decir, un pequeño Gibraltar, y algo parecido a éste por la posición inexpugnable, en donde se han depositado varias veces cuatro y seis cargas de contrabando, y dos compañías de ejército no han podido penetrar; cuyo capitán director, hombre osado y de mucha cabeza, tiene una gran nombradía en toda Andalucía, llamado Cuchilas».

(25) FRASER, p. 507.

(26) GÁMEZ AMIÁN, p. 26.

dón que se consumían en España eran de origen ilegal, sobre todo británico. El contrabando se había convertido en una actividad tan corriente que un diputado dijo en 1839, con referencia a Algeciras: «Yo conozco hasta aseguradores de contrabando» (27). Y en 1843, como muestra de lo extendida que estaba la corrupción entre las autoridades administrativas, el inspector general del Resguardo decía al Ministerio de Marina:

«Las diferentes agresiones que el cuerpo de Carabineros ha sufrido y tenido que repeler en persecución del escandaloso fraude que circula, señaladamente en la provincias litorales de Andalucía y en algunos puntos de las de Valencia y Cataluña, y la falta de cooperación que se advierte en casi todas las autoridades locales que dejan aislado al resguardo en sus funciones y se ponen en no pocas ocasiones de parte de los defraudadores bajo pretextos especiosos de política o de consideraciones privadas» (28).

En muchas ocasiones, el alijo se transportaba en buques nodriza de cierto porte. Llegados al punto de destino, aguardaban a la noche para, a su amparo, desembarcar el género de contrabando en otros barcos más pequeños, que lo depositaban en tierra. Allí, por último, les esperaban arrieros, prestos a transportar a lomos de sus acémilas los fardos hacia sus lugares finales de destino. Así pues, como vemos, bastaba un buque nodriza para inundar de géneros y tabaco toda una porción de la costa (29).

A la altura de 1844, una vez terminada la guerra carlista y pacificados los territorios rebeldes, el Resguardo Fronterizo terrestre, paulatinamente, fue consiguiendo reprimir la entrada de géneros ilícitos. El Marítimo, en cambio, no alcanzaba resultados parecidos (30). No obstante, tanto en uno como en otro ámbito la represión contra el contrabando se produjo en un ambiente de duros enfrentamientos entre los contraventores de la ley y las fuerzas armadas del reino, en el que no fueron extraños encuentros donde debían participar nutridas tropas para hacer frente a grupos de forajidos muy numerosos y perfectamente organizados y armados (31).

(27) FONTANA, p. 207.

(28) AHAC, caja 2282, carpeta 4, reales órdenes 1842-1844.

(29) *El Espectador*, en su edición de 2 de abril de 1843, da la noticia de que se hizo un alijo en la Encañizada de San Javier, donde un barco nodriza transbordó la carga destinada a ese punto a ocho laúdes, que la desembarcaron en la costa.

(30) En el real decreto de 24 de enero de 1844 se hacía constar: «En vista de que a medida que se va haciendo cada vez más difícil la introducción de géneros extranjeros de fraude por las provincias fronterizas, es también necesario impedir con más eficacia el que semejantes introducciones de produzcan por las costas...»

(31) Son numerosas las relaciones en las que se explican estos hechos de armas. Tal es lo que quedó reflejado en la *Gaceta de Madrid* de 29 de mayo de 1844, donde, además de otras aprehensiones de productos de contrabando realizadas en embarcaciones, se indicaba que el día 2 de dicho mes se había producido un violento combate en la Cala de los Genoveses, provincia de Almería, en el que se había logrado decomisar un importante alijo. Los contrabandistas contaban con la ayuda de 200 escopeteros, a pesar de lo cual los carabineros les arrebataron lo

Esta fue una lacra muy difícil de eliminar, ya que de la misma se beneficiaban grandes capas de la sociedad en una época en que la economía del país, en particular en los primeros años del reinado de Isabel II, no había empezado aún a despejar. La promesa de grandes ganancias atrajo hacia este comercio ilícito a todas las capas de la sociedad: encopetados y corrompidos políticos, miembros de la aristocracia —como el conde del Valle de San Juan (32)—, ricos y poderosos comerciantes —como la familia Larios (33) o Manuel Agustín Heredia (34)—, componentes del clero, dependientes de Rentas, miembros de los cuerpos del Resguardo o carabineros, funcionarios de aduanas y de las corporaciones locales, y un largo etcétera de grupos sociales cuyos miembros veían en esta actividad una gran oportunidad de acceder a una vida desahogada.

La contrata de guardacostas de Orts García y Compañía

En 1838, el Gobierno, decidiendo recurrir de nuevo a la fórmula de la contrata en su lucha contra el contrabando, convocó pública subasta para la contratación de un servicio de guardacostas que tendría encomendada la vigilancia costera de las provincias de los reinos de Valencia y Murcia. En la licitación la mejor oferta fue la de don Miguel Orts y García, quien, según se estipulaba en el contrato, debía aportar buques y dotaciones propias.

La labor de la empresa fue muy controvertida, pues las acusaciones de que fue objeto de participación y colaboración con el contrabando (35) se entretejen con patrióticos episodios en los que algunos de estos guardacostas no dudaron en entablar pequeños combates navales contra naves contraventoras de las leyes. Tal fue el caso del guardacostas de esta compañía denominado *Plutón*, que el 11 de octubre de 1839 se enfrentó en aguas de Gandía con el célebre *Terrible*. Armado con seis cañones y con una dotación de 69 hombres, este buque contrabandista británico, según la prensa de la época, se había enseñoreado del litoral mediterráneo, donde realizaba continuos alijos que llenaban las ciudades costeras de mercancías ilícitas. El guardacostas aceptó el choque, que tras un intercambio de cañonazos, un abordaje y un violento combate de tres horas se saldó con el capitán de los malhechores y otros diez

alijado casi en su totalidad, les causaron 16 muertos y 20 heridos, y provocaron además la pérdida de 15 caballerías mayores.

(32) Archivo Histórico Provincial de Murcia, Notario Bernardino Alcaraz, Protocolo 6239, año 1845, f. 437. Se seguía causa contra José María Melgarejo, conde del Valle de San Juan, por el intento de introducir un alijo en el puerto de Portmán.

(33) REGUEIRA RAMOS, pp. 265-280.

(34) *Diario de Madrid*, 12 de mayo de 1841. Era citado bajo apercibimiento por el intendente delegado de Rentas de la provincia de Madrid, para hacerle saber el contenido de un exhorto.

(35) GÁMEZ AMIÁN, p. 31.

miembros de su tripulación muertos (36). A veces, los buques de guerra británicos prestaban abiertamente ayuda a naves contrabandistas de Gibraltar para que pudieran desembarcar sus alijos en la costa española (37). Otro de los problemas con que se tuvo que lidiar durante estos años fue, como ya se ha indicado, la frecuente connivencia entre los contrabandistas y algunos componentes de las fuerzas encargadas de su represión (38).

El 6 de marzo de 1840, bajo el ministerio de San Millán, la reina gobernadora, en virtud de real orden, ampliando la primera contrata de la empresa Llano Orts y Compañía extendía desde esa fecha su ámbito de vigilancia, que pasaba a abarcar desde el cabo de Creus hasta la desembocadura del Guadiana, comprometiéndose la empresa en aumentar el número de sus buques en toda esa costa con un bergantín, ocho faluchos de 1.^a clase y seis de segunda (39).

Las desavenencias entre la empresa guardacostas y ciertas autoridades por la forma de actuar de sus empleados derivaron en conflictos tales como el ser suspendida en sus funciones por la junta de Cádiz, o el asalto a sus dependencias en la aduana de Sevilla por una turba que hizo pedazos el mobiliario y documentos existentes en la misma, ilustrativo de la gran indignación existente en toda Andalucía contra la empresa (40). También fue muy criticada la forma de proceder de la compañía en aguas de Nerja cuando los faluchos contrabandistas *Galgo*, *Rosita*, *Flor de Mayo*, *Escupebalas* y tres más desembarcaron despreocupadamente un alijo valorado en más de 500.000 duros, mientras la empresa de Llano y Orts alejaba rumbo a Algeciras a sus buques

(36) *El Constitucional* (Barcelona), 30 de octubre de 1839. En otras ocasiones las víctimas mortales provenían de los guardacostas. Así, en el Archivo Parroquial de Alumbres (Libro de defunciones, años 1837-1849, f. 128v), con fecha de 10 de julio de 1846 existe una certificación en la que se hace mención de que Juan Valero, natural de Alumbres, quien formaba parte de la tripulación del guardacostas *San Jorge*, había fallecido durante un combate mantenido el 7 de enero de 1839 contra el falucho contrabandista *Rosita*. En junio de 1846, durante un desembarco de contrabando en Puntas de Calnegre (Cartagena), fallecieron durante un tiroteo un sargento y un carabinero. *Eco del Comercio*, 28 de junio de 1846.

(37) Diario *El Constitucional* de Palma (Mallorca), 26 de mayo de 1841. En este caso tres navíos de guerra británicos hicieron posible que el buque contrabandista gibraltareño de nombre *El Galgo* desembarcase en Tenerife una gran carga de tabaco, maniobra que no había podido conseguir en tres ocasiones anteriores por habérselo impedido el falucho español *Espartero*, perteneciente a la compañía de guardacostas.

(38) El periódico madrileño *Eco del Comercio*, en su número del 2 de mayo de 1842, hacía referencia a su vez a una comunicación dirigida el 2 de abril desde Cartagena al diario *Murciano Independiente*, indicando que habían sido apresados seis carabineros y un sargento como cómplices del último alijo hecho por aquellas costas. A su vez, el *Eco* indicaba «Algunas cartas hemos recibido de distintos puntos denunciándose abusos tan escandalosos como el presente pero la falta de pruebas positivas en asunto de tanta trascendencia ha sido causa de que nos hayamos limitado a hacer tan solo algunas ligeras indicaciones para que vivieran sobre aviso los que pudieran abrigar semejantes pensamientos.»

(39) G.^a JIMÉNEZ, pp. 91-102.

(40) *El Católico* (Madrid), 1 de octubre de 1840; *El Guardia Nacional* (Barcelona), viernes, 2 de septiembre de 1840.

más poderosos (41), lo que aumentó aún más la desconfianza que suscitaba la compañía guardacostas.

Además de Miguel Orts García, formaban parte de esta sociedad otros benidormenses, como Vicente Orts, Francisco Llorca Linares, José Orts o Diego de Soria, todos los cuales habían fijado su residencia en Cartagena.

Según los estados de diferentes organismos, los resultados de la empresa guardacostas durante el primer cuatrimestre de 1843 arrojaban 78 aprehensiones, 48 caballerías y 42 buques, ascendiendo la cantidad de tabaco decomisado a 154.677 libras y existiendo 204 fardos de géneros y tabaco sin clasificar, cuyo valor se cifraba en 30.000 duros.

No obstante, en estos años también se produjo un cambio de la mentalidad de las autoridades inglesas con respecto al contrabando. Así quedó patente tras el nombramiento como gobernador de Gibraltar, en diciembre de 1843, de Robert Gardiner, quien se había mostrado totalmente contrario a estas prácticas, y que mantuvo su postura a pesar del malestar que causó entre los comerciantes gibraltareños, que vieron gravemente perjudicados sus intereses comerciales (42).

En lo relativo al departamento marítimo de Cartagena, en el período comprendido entre julio de 1836 y mayo de 1843 se llevaron a cabo por lo menos 41 capturas, entre ellas 14 faluchos, 1 bergantín goleta, 1 bergantín, 11 laúdes, 2 místicos, 1 bombardera, 5 barcas de pesca, 1 bote y 5 naves cuyo tipo no se indica. Como se ve, se trata en su mayoría de buques de cierto porte, muchos de ellos armados y dispuestos a mantener combate con los barcos de la contrata de Orts, como ya se ha visto. Una vez que el Estado asumió directamente las competencias del Resguardo, las tornas cambiaron y los contrabandistas hubieron de rebajar su prepotencia.

El incidente de Cartagena

Durante el tiempo de vigencia de la contrata con Llano, Orts y Compañía, el puerto de Cartagena fue testigo de diferentes hechos relacionados con la represión del contrabando.

Ya se ha indicado la beligerante actitud de los ingleses a la hora de proteger esta actividad ilícita, beligerancia que quedó plasmada en las ocasiones en que los guardacostas españoles apresaron alguna embarcación contrabandista y la internaron en puerto. Paradigmática al respecto fue la actitud de los británicos con motivo de la captura, el 5 de mayo de 1841, de un falucho contrabandista que conducía un cargamento de tejidos de algodón y tabaco y que había partido de Gibraltar. El buque quedó internado y bajo resguardo del Tribunal de Rentas de Cartagena. No obstante, el cónsul inglés en la plaza requirió del gobernador de Gibraltar la remisión de dos bergantines de guerra,

(41) *El Popular* (Barcelona), 19 de abril de 1841.

(42) SÁNCHEZ MANTERO, pp. 102-109.

los cuales, no bien hubieron llegado, liberaron al contrabandista ante la pasividad de las autoridades militares de la ciudad. Este hecho causó en toda España un gran malestar, al que prestó voz unánime la prensa, indignada ante unos hechos que, para mayor escarnio, habían ocurrido dentro de una plaza tan importante como Cartagena (43). De esta pasividad no tardó en culparse al mariscal de campo don Demetrio O'Daly, gobernador militar de Cartagena (44), que fue sustituido de inmediato por el brigadier Cabrera (45).

Los ingleses volvieron a intentar un rescate el 22 de julio de ese mismo año, fecha en que el vapor británico *Lizard* se presentó en el puerto de Cartagena reclamando la devolución de un falucho que, cargado de efectos de contrabando, había capturado el guardacostas *O'Donnell*. Los británicos, en su arrogancia, llegaron a amenazar a los miembros del Resguardo (46), aunque en esta ocasión el vapor se fue de vacío. Y es que, en previsión de que los hijos de la altiva Albión intentaran alguna jugarreta, el buque contrabandista había sido internado en el arsenal, y el tabaco que transportaba, descargado; de ahí las amenazas inglesas.

También fue tachada de pirata por los británicos la dotación del guardacostas *Robinson*, que había capturado un falucho inglés. El vapor *Lizard* se presentó de nuevo en Cartagena, en este caso denunciando que se había realizado fuera de las aguas jurisdiccionales y reclamando la entrega de dicha embarcación. A todo ello debemos unir que el periódico londinense *The Times*, en un artículo del 13 de septiembre, indicaba: «Parece que el gobierno inglés ha rehusado dar satisfacción alguna al gobierno español por el insulto hecho al pabellón de éste en el puerto de Cartagena, donde un buque de guerra inglés cortó los cables y se llevó un buque contrabandista conducido a aquel puerto por un guardacostas español» (47).

Pese a todo lo expuesto, el gobierno de Espartero siempre consideró a Gran Bretaña una aliada y amiga de España, por lo que mantuvo una actitud indulgente ante el contrabando británico que fue objeto de duras críticas, sobre todo por parte sus adversarios políticos (48). Así las cosas, en 1842 se firmó entre España e Inglaterra un tratado de comercio según el cual esta

(43) *Diario Constitucional de Palma de Mallorca*, 27 de mayo de 1841.

(44) GÓMEZ VIZCAÍNO, pp 116-117 y 124-125. O'Daly fue gobernador militar de Cartagena durante dos períodos; el primero, desde el 19 de septiembre de 1835 hasta el 6 de junio de 1836, y el segundo, desde el 13 de septiembre de 1836 hasta el 18 de mayo de 1841, cesando en esta última fecha como consecuencia de su actitud, tildada de pasiva, ante los hechos en el puerto de Cartagena.

(45) A la postre, el caso quedó en nada, ya que el consejo de guerra *ad hoc* a que fue sometido O'Daly dictó sentencia absolutoria. *El Constitucional* (Barcelona), 13 de noviembre de 1841.

(46) *El Católico* (Madrid), 29 de julio de 1841. Los ingleses no se recataban en manifestar que los miembros del Resguardo capturados serían ahorcados en Gibraltar.

(47) *El Católico* (Madrid), 24 de septiembre de 1841.

(48) Sobre las relaciones entre España e Inglaterra, véase ARMARIO SÁNCHEZ, Fernando: «Las relaciones entre España y Gran Bretaña durante la regencia de Espartero (1840-1843)», en *Cuadernos de Historia Moderna y Contemporánea*, núm. 5. Madrid, 1984, pp. 137-162.

adelantaba a aquella un empréstito de seis millones de libras esterlinas, a un interés del 3 por 100, y España correspondía permitiendo a Inglaterra introducir por Cádiz, Barcelona, Málaga, Alicante y Cartagena tejidos de algodón pagando un derecho del 25 por 100 (49), lo que sin duda influiría positivamente en la disminución del contrabando. El malestar que generaron en Cataluña estas medidas librecambistas en favor del comercio inglés, que redundaban en perjuicio de los comerciantes e industriales catalanes, sumió en el desprestigio al gobierno de Espartero y, en último término, acabó con él. Paradójicamente, la misma región de España que algunos años antes le había aupado al poder ahora provocaba su caída (50).

Conclusiones

Durante el corto período de la minoría de edad de Isabel II, la actividad contrabandista se expandió por toda la Península como resultado del lamentable estado de la nación y sus fuerzas armadas (Ejército y Marina) y de la enraizada situación política, propiciatoria del inicio de la desafección de una parte de la sociedad hacia la nueva reina, que derivaría en la formación del carlismo, principal enemigo de la monarquía española durante este período.

Si en lo político la derrota del ejército carlista por Espartero mejoró la situación, los años comprendidos entre 1833 y 1843 supusieron una edad de oro para el contrabando, introducido en grandes cantidades sobre todo desde Gibraltar, mientras las autoridades se veían casi siempre superadas en sus intentos de reprimirlo. Los buques contrabandistas llevaban a cabo en la costas españolas copiosos alijos que supusieron una cuantiosa merma de las rentas que hubiesen podido aliviar la postración económica heredada del reinado de Fernando VII. La situación presupuestaria era tan crítica que impedía construir unidades navales con las que formar una eficiente barrera marítima, por lo que el Gobierno puso en manos de particulares la represión de esta lacra en este medio. Estas medidas fueron muy contestadas por la sociedad de la época, pues la corrupción que minaba desde dentro las contratas mantenidas con estas sociedades era manifiesta, sobre todo con la de Orts García y Compañía, que fue siempre objeto de enconadas críticas en la prensa.

La situación comenzó a normalizarse y las aprehensiones a incrementarse una vez que la Armada pasó a encargarse de la persecución del contrabando, en la época del segundo ministerio al frente de la Hacienda española de Alejandro Mon (1844-1846). Con buques comandados y tripulados por marinos profesionales, la formación de divisiones en el Resguardo Marítimo y la mejoría de la situación económica, que permitió la construcción de nuevas unidades navales destinadas a este objeto, la eficacia se vio incrementada, las aprehensiones se multiplicaron y la actividad contrabandista disminuyó en gran medida.

(49) *El Católico* (Madrid), 7 de diciembre de 1842.

(50) MORCILLO ROSILLO, pp. 71-78.

Fuentes

Archivos

Archivo Histórico de la Armada de Cartagena
Archivo Histórico Provincial de Murcia
Archivo Municipal de Cartagena
Archivo Parroquial de Alumbres

Fuentes hemerográficas

Diario Constitucional de Palma de Mallorca, Diario de Madrid, Eco del Comercio, El Áncora, El Católico, El Constitucional, El Español, El Espectador, El Popular, Gaceta de Madrid, La Posdata.

Bibliografía

- ARTOLA, M.: *La Hacienda del siglo XIX. Progresistas y moderados*. Alianza, Madrid, 1986.
- BORDEJÉ Y MORENCOS, Federico F. de: «La Marina durante la primera mitad del siglo XIX», en *Revista de Historia Naval*, monográfico núm. 4. Madrid, 1989.
- : *Crónica de la Marina Española en el siglo XIX*. Tomo I: 1800-1868. Editorial Naval, Madrid, 1993.
- 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)*, vol. XXXIV de la *Historia de España* fundada por R. Menéndez Pidal y dirigida por J. M.^a Jover. Espasa-Calpe, Madrid, 1981.
- FERNÁNDEZ GAYTÁN J.: «La marina carlista en las guerras civiles del siglo XIX», en *Revista de Historia Naval*, núm. 20. Madrid, 1988.
- FONTANA, J.: *La época del liberalismo*, vol. VI de FONTANA, J., y VILLARES, R. (dirs.): *Historia de España*. Crítica, Barcelona, 2007.
- FRASER, Ronald: *La maldita guerra de España*. Crítica, Barcelona, 2006.
- FUENTES ARAGONÉS, J. F.: *El fin del Antiguo Régimen (1808-1868)*. Síntesis, Madrid, 2007.
- 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 y 10. Málaga, 1982.
- G.^a JIMÉNEZ, Antonio: *Guía de la Hacienda Pública. Parte legislativa de 1840 redactada bajo la inspección de la sección central de la Dirección general de Rentas Provinciales*. Madrid, 1841.
- G.^a MONTORO, Cristóbal: «Notas sobre el proteccionismo de los industriales malagueños del siglo XIX», en *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, núm. 2-II. Málaga, 1979.
- GÓMEZ VIZCAÍNO, J.A.: *Aproximación a la historia militar de Cartagena. El gobierno de la plaza (1700-1996)*. Asociación Belenista Cartagena-La Unión, La Unión, 1999.
- 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.: «El contrabando por las costas de Murcia durante el reinado de Fernando VII», en *Murcia Histórica*, núm. 9. Murcia, 2008.
- MORCILLO ROSILLO, M.: «El estado de la navegación en el Mediterráneo visto por un diplomático español (1841)», en *Ensayos. Revista de la Facultad de Educación de Albacete*, núm. 14. Albacete, 1999.
- NADAL, J.: *El fracaso de la 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.

LA ORGANIZACIÓN DEL SERVICIO DEL RESGUARDO MARÍTIMO EN ESPAÑA...

- PÉREZ PICAZO, M.T., y LEMENUNIER, G.: *El proceso de modernización de la región murciana (siglos XVI-XIX)*. Editora Regional de Murcia, Murcia, 1984.
- RAMÍREZ GABARRÚS, M.: *La construcción naval militar española. 1730-1980*. E.N. Bazán, Madrid, 1980.
- REGUEIRA RAMOS, José: «Los Larios en el Campo de Gibraltar», en *Almoraina*, núm. 17. Algeciras, 1997.
- 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, Cartagena, 2008.
- SÁNCHEZ MANTERO, R.: *Estudios sobre Gibraltar. Política, diplomacia y contrabando en el siglo XIX*. Diputación Provincial, Cádiz, 1989.
- TORTELLA, G.: *El desarrollo de la España contemporánea. Historia económica de los siglos XIX y XX*. Alianza, Madrid, 1994.
- VOLTES BOU, Pedro: «Espartero y Barcelona. Un decenio de agitación», en *Berceo*, núm. 148. Logroño, 2005.