

EL RÉGIMEN JURÍDICO DE LOS GUARDACOSTAS NOVOHISPANOS EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII: LA OBRA DEL VIRREY JUAN VICENTE DE GÜEMES PACHECO DE PADILLA Y HORCASITAS, SEGUNDO CONDE DE REVILLAGIGEDO

Óscar CRUZ BARNEY¹

SUMARIO: I. *Introducción*. II. *La Instrucción para los Comandantes de Embarcaciones Guardacostas del 2 de abril de 1784*. III. *El nuevo plan de arreglo para los resguardos de Veracruz del virrey D. Manuel Antonio Flores*. IV. *La Instrucción Provisional para Guardacostas del Seno Mexicano del 3 de marzo de 1791*. V. *La Instrucción para los Comandantes de los Buques Guarda-Costas del Seno Mexicano del 25 de abril de 1793*. VI. *Conclusiones*. VII. *Anexos*. VIII. *Bibliografía*.

I. INTRODUCCIÓN²

Un grave problema para la seguridad y defensa de las posesiones de la Corona española lo constituía el contrabando.³ 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

1 Profesor de Historia del derecho, Universidad Iberoamericana.

2 Abreviaturas: AGN, Archivo General de la Nación, México; AGI, Archivo General de Indias; AGS, Archivo General de Simancas.

3 Cruz Barney, Óscar, *El régimen jurídico del curso marítimo: el mundo indiano y el México del siglo XIX*, México, UNAM, 1997, pp. 228-242.

mercancías objeto del contrabando.⁴ 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 español⁵ y el crecimiento de las economías de sus rivales europeos, desde el siglo XVI se presentó entre los habitantes de las posesiones españolas en América y los propios de las colonias de Inglaterra, Holanda y Francia un ilícito intercambio comercial con magnitudes tales, que las Indias se convirtieron en el principal mercado de consumo de las manufacturas de estos tres países.⁶

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 cartas impositivas establecidas por la Corona española constituían un aliciente para los contrabandistas, quienes establecieron amplias redes comerciales para surtir el vasto mercado indiano.⁷

Por otra parte, el aumento poblacional y el incremento en la producción manufacturera trajo 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 habrían de conjugar con las reformas de la casa Borbón. Así, el régimen jurídico establecido tendría que ser actualizado para intentar hacer frente a los progresos náuticos y al desarrollo del contrabando.⁸

4 Pérez y López, Antonio Xavier, *Teatro de la Legislación Universal de España e Indias*, Madrid, Imprenta de Don Antonio Espinoza, 1744, t. IX, p. 113. En el *Diccionario Jurídico Mexicano*, 7a. ed., México, Porrúa-UNAM, 1994, t. I, *sub voce* "contrabando", se señala que el contrabando "es el acto u omisión realizado por una persona para evitar el control adecuado por parte de la autoridad aduanera en la introducción o exacción de mercancías a territorio nacional".

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

6 Véase a Feliciano Ramos, Héctor R., *El contrabando inglés en el Caribe y Golfo de México (1748-1778)*, Sevilla, Publicaciones de la Excma. Diputación Provincial de Sevilla, 1990, p. 9.

7 *Idem*, p. 11.

8 Véase Ávila Martel, Alamiro de y Bravo Lira, Bernardino, "Nuevo régimen del comercio marítimo del siglo XVIII y su aplicación en el Pacífico Sur", *Revista Chilena de Historia del Derecho*, núm. 5, Santiago, Editorial Jurídica de Chile, 1969, p. 136.

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),⁹
- Creación de compañías comerciales privilegiadas que abastecieran el mercado indiano y prestaran servicios de vigilancia y represión del contrabando,
- Vigilancia de las rutas de navegación,
- Legislación encaminada a combatir el contrabando,
- Gestiones diplomáticas, y
- El corso.
- Inclusive, se les ordenó a los gobernadores de los puertos que se dedicaran a desarraigar de entre la población el error de no considerar pecaminosos los fraudes contra el erario.¹⁰

Todos estos esfuerzos "...fueron insuficientes para acabar, o por lo menos, aliviar sustancialmente la crisis existente".¹¹ Feliciano Ramos señala que en relación con el contrabando inglés en la primera mitad del siglo XVIII se puede clasificar en tres tipos, de acuerdo con los sujetos que realizaron la actividad: el efectuado por la Compañía del Mar del Sur; el realizado por ingleses particulares y finalmente el realizado por súbditos, peninsulares o americanos, de la Corona española.

9 Sobre la conveniencia de la utilización de guardacostas para combatir al 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, México, UNAM-IFAL-Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, 1994, p. 184.

10 *Real Orden e 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 Confituciones de N.SS.P. Benedicto XIV*. Reimpreffo en el Colegio Real de S. Ignacio de la Puebla de los Ángeles, año de 1766, trat. XLIV, n. III, p. 388.

11 Feliciano Ramos, Héctor R., *op. cit.*, p. 23.

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.¹² 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.¹³ El marco de actuación de la Armada Guardacostas como la denomina D. Esteban Mira Caballos fue "en primer lugar, el trayecto Azores-Sanlúcar, acompañando a las naves que venían de regreso del Nuevo Mundo cargadas de mineral precioso... En segundo lugar, las costas en torno al cabo de San Vicente y el trayecto de Sanlúcar a Cádiz... Y en tercer y último lugar, la vía Sanlúcar-Canarias, protegiendo a las flotas que partían de Sevilla con destino a Indias..."¹⁴

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 guerra¹⁵ y gozaba además de jurisdicción sobre la marina.¹⁶ Solórzano¹⁷ señala que en Indias, podían hacer y despachar en las

12 Expediente promovido por D. José Lostonó y Rosas Com.¹⁶ general de los Resguardos de R.¹ Hacienda en este Puerto sobre que d.ⁿ Salvador Menendez satisfaga los cargos que le resultan del manejo que tubo de los intereses del Rey como capitán de la Fragata Guarda Costas de S.M. nombrada Eroe, AGN, Marina, vol. 51, exp. 6, fs. 319.

13 Veitia Linaje, Joseph de, *Norte de la contratación de las Indias Occidentales*, Buenos Aires, Publicaciones de la Comisión Argentina de Fomento Interamericano, 1945, lib. II, cap. IV, núms. 3-4, pp. 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, *op. cit.*, p. 8.

14 Véase el trabajo de Mira Caballos, Esteban, "La Armada Guardacostas de Andalucía y la defensa del Atlántico (1521-1550)", *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, Armada Española, año XV, núm. 56, 1997, pp. 7-8 y 16.

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

16 Rubio Mañé, José Ignacio, *El virreinato. Orígenes y jurisdicciones, y dinámica social de los virreyes*, 2a. ed., México, FCE-UNAM, 1992, t. I, pp. 111, 113-114. También Antonio Dougnac Rodríguez, *Manual de historia del derecho indiano*, México, UNAM, 1994, p. 113.

17 Solórzano y Pereira, Juan de, *Política indiana*, Madrid, Compañía Ibero-Americana de Publicaciones, 1930, lib. V, cap. XIII, núms. 2, 4, 28 y 29.

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.¹⁸ 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.¹⁹

En este caso, el 21 de agosto de 1775 se emitió una real orden con la aprobación de la instrucción con alguna salvedad, remitida al intendente del ejército de La Habana, al intendente de marina y al gobernador de La Habana, quienes en cartas del 2, 8 y 6 de noviembre de ese año respectivamente acusaron recibo de la misma y se comprometieron a su observancia.²⁰

La instrucción cubana consta de prefación y 13 artículos, de los cuales el 7o. fue derogado por disposición expresa del rey. En la prefación se establecía que su objetivo era extinguir "por todos los medios posibles"

18 Cruz Barney, Óscar, *op. cit.*, pp. 252-258.

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

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

el contrabando que se practicaba en la isla de Cuba, particularmente en las costas del sur. El rey dispuso armar guardacostas para que haciendo el corso, combatieran el comercio ilícito.

Las embarcaciones necesarias para tal efecto debían ser lanchas grandes, armadas para entrar en los esteros y ensenadas de poco calado. Los guardacostas debían apresar a los extranjeros que encontraran establecidos en barracas o chozas en cualquier lugar de las costas cubanas y de la isla de Pinos, ya que estando prohibido su desembarco en ellas, sólo podían estar ahí para hacer el contrabando. Sin embargo, si lo único que estaban haciendo era pescar y no se les encontraba mercancía, se les debía de amonestar para que abandonaran el sitio.²¹ 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.²²

II. LA INSTRUCCIÓN PARA LOS COMANDANTES DE EMBARCACIONES GUARDACOSTAS DEL 2 DE ABRIL DE 1784

El 2 de abril de 1784, se expidió en Cádiz una minuciosa Instrucción para Comandantes de Embarcaciones Corsarias-Guardacostas²³ que consta de 93 artículos. En ella se estableció que todo comandante nombrado para embarcaciones guardacostas estaba obligado a asistir acompañado de sus oficiales, al reconocimiento del estado del buque bajo su mando, así como a la entrega de los pertrechos y víveres pertenecientes a su armamento dando parte por escrito de los mismos. Asimismo debía preparar una lista de los individuos de su tripulación.²⁴

21 *Ynstruccion que han de observar...*, art. 2.

22 *El Gov. Or de Pío Rico Marcos Vergara a Julián de Arriaga, que en lo futuro dara el nombre de Guarda-Costas a las embarcaciones que destine contra el comercio ilícito p.a guardar las de esta Ysla*, 22 de diciembre de 1767, AGI, Santo Domingo 2513. Véase, art. 19.

23 Copia de la misma se puede consultar en *Expediente promovido por D. José Lostonó y rosas Com.º general de los Resguardos de R.º Hacienda...* a fojas 361-372. A partir de este momento *Instrucción de 1784*.

24 *Instrucción de 1784*, arts. 1-2, 40, 42, 43.

Anterior a su partida, y para evitar confusiones, se debían de nombrar a los artilleros, a los encargados de los botes, etcétera, para que todos los tripulantes estuvieran enterados de sus respectivas funciones de combate y designar a un cabo de armas para que verificara el debido cumplimiento de las funciones asignadas.²⁵ Asimismo, debían de contar con un escribano a bordo para cuidar de la administración y consumo de víveres, pertrechos y municiones. De las finanzas del buque debía dar cuenta el comandante al momento de desarmar el buque, siendo responsable de cualquier faltante.²⁶ Ejemplo de lo anterior, es el procedimiento iniciado en 1787 por D. José Lostonó y Rosas, comandante general de los Resguardos de la Real Hacienda en Veracruz en contra de Salvador Menéndes, capitán del buque guardacostas de S.M. de nombre "Héroe". En él, el capitán Menéndes después de haber sido privado de su cargo y sueldo, debió dar cuenta de todos los consumos realizados en su travesía.²⁷

La Instrucción provee de órdenes precisas a los comandantes guardacostas en materia de prácticas, abordajes, estiba del navío, reconocimientos, cirujano, manejo de 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.²⁸ 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.²⁹

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 estuviera 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.³⁰ Además, una vez iniciado el combate la huida

25 *Idem*, arts. 4-5.

26 *Idem*, art. 46.

27 *Expediente promovido por D. José Lostonó y Rosas Com.^{te} general de los Resguardos de R.^l Hacienda...* a fojas 302-465.

28 *Idem*, arts. 6-12, 15-18, 20-23, 31-36, 40, 51-53, 63, 64-76, 79.

29 *Idem*, art. 93.

30 *Idem*, arts. 13-14, 26-29.

sólo se aceptaría en caso de que el buque guardacostas careciera de toda defensa, pues estaba en juego su honra y la del soberano.

Los guardacostas tenían prohibido tomar puerto³¹ salvo en los siguientes supuestos:

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

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

III. EL NUEVO PLAN DE ARREGLO PARA LOS RESGUARDOS DE VERACRUZ DEL VIRREY D. MANUEL ANTONIO FLORES

Mediante una *Real orden* fechada el 23 de diciembre de 1787,³² Carlos III (1759-1788) instruyó al virrey de la Nueva España Manuel Antonio Flores (17-VIII-1787/16-X-1789) para que se le enviase una propuesta sobre los medios que debían tomarse para combatir el contrabando llevado a cabo tanto por españoles como por extranjeros en las costas de Veracruz, así como un plan para el arreglo de los resguardos de rentas de dichas costas y al Reino de Nueva España. Cabe señalar que dichos medios y plan debían tener presentes “los grandes empeños de la Corona, y que ellos no permiten aumentarse los gastos que se hacen en la actualidad con éste objeto”.

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

32 *Reales ordenes 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.

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

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

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

El virrey remite en lo referente al resguardo de las costas de Veracruz, a un plan formado por su intendente que veremos más adelante. Posteriormente inicia un examen de la situación de las costas respecto del contrabando y los medios utilizados por los contrabandistas.

Primeramente, D. 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 D. 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 mercancías en buques que posteriormente arribaban a Veracruz procedentes del mismo Campeche, Tabasco³³ e Isla del

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

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.³⁴

Con este punto termina su respuesta al rey, dejando el resto al plan de resguardos formado por el intendente de Veracruz D. 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 situadas en la entrada de la bahía por la parte norte, para que vigilen constantemente e impidan la salida de embarcaciones menores. Además, propone el restablecimiento de la Balandra de Rentas.

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

Por otra parte, siendo que el antiguo comandante del Resguardo D. José Lostonó y Rosas se había retirado, Corbalán sugería como sucesor en el cargo al capitán D. Francisco Solér, Ayudante Mayor del Castillo de S. Juan de Ulúa.³⁵

El mismo Solér 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 arbitrio han estado los Dependientes". Solér sugiere contratar nuevo personal esta vez calificado

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

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

y de buena conducta y disposición. El costo anual de dicho plan ascendía a 22,888 pesos.³⁶

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

como nada conforme á lo prevenido en R.^l Orden reservada de 23 del mismo Diciembre, y como muy gravoso al Erario; y es su R.^l 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, à cuyos Empleos puede V.E. ahora y en lo sucesivo si le pareciere conveniente destinar soldados capaces del desempeño, que en general se contentan con menos y sirven mas.

Sin embargo, sí aceptó la sugerencia de vender el bergantín S. Mathias a beneficio de la Real Hacienda, y ordena al virrey le pida al comandante general de marina de La Habana dos embarcaciones armadas y tripuladas en los términos y condiciones que juzgara convenientes. Dado el caso se podrían mandar construir. Dichas embarcaciones debían ser sustituidas cada año.

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

aunque no lo es el actual Com.^{te} interino de dho resguardo d.n Francisco Soler, juzgué fundado y juicioso el Plan que este formó y remití original á V.E.... Despues no he tenido motivo p.ra variar aquel concepto: pero como toda idea ó Reglam.to nuevo es subceptible á novedades que solo pueden precaverse en la oportunidad de experimentarlas, nada tengo q.^e añadir á lo 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 convinado.

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

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, mismos que le envió al rey para su aprobación. El costo de las mismas ascendía a 14,505 pesos cada una.

Sabemos que el virrey D. Juan Vicente de Güemes Pacheco de Padilla y Horcasitas, segundo Conde de Revillagigedo sucesor de D. Manuel Antonio Flores, remitió los fondos a La Habana para la construcción de las embarcaciones, mismas que fueron comandadas por tres oficiales de marina. Serían los conocidos bergantines "Volador" y "Saeta", botados el 10 de julio de 1790 y 3 de noviembre de ese año respectivamente.³⁷

IV. LA INSTRUCCIÓN PROVISIONAL PARA GUARDACOSTAS DEL SENO MEXICANO DEL 3 DE MARZO DE 1791

Tal como lo afirma el segundo Conde de Revillagigedo (17-X1789/11-VII-1794) en su *Relación reservada* a D. 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 1793.³⁸

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, D. Ramón de Posada a efectos de que éste rindiera su dictamen sobre la misma. El dictamen le fue enviado al virrey con fecha 6 de enero de ese año.³⁹

37 Véase "Relación reservada que el conde de Revilla Ggedo dio a su sucesor en el Mando, Marqués de Branciforte sobre el gobierno de este continente en el tiempo que fue su Virrey", en Ernesto de la Torre Villar, *Instrucciones y memorias...*, t. II, p. 1189.

38 *Ibidem*.

39 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.

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 a la del dictamen rendido por éste.

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

conocerán igualmente de los casos de presas, naufragios, arribadas y bienes vacantes en qualquiera manera que lo estén, así para la averiguación, como para ponerlos en cobro, y aplicarlos á mi Real Hacienda precediendo las diligencias necesarias por derecho, y dandome cuenta por la Vía reservada de Indias para que por ella se haga entender á los Tribunales respectivos, y se comuniquen á los mismos Intendentes las resoluciones que convengan.⁴⁰

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.⁴¹ Posadas se basó para su opinión en el capítulo 15 de la obra de Abreu, quien señalaba, respecto de los bienes apresados a los contrabandistas, que de acuerdo con una *real cédula* del rey Felipe IV fechada el 3 de agosto de 1660 (que cita y confirma otra del 19 de marzo de 1655) y dirigida a Juan de Austria, gobernador general de las armas marítimas, el acto de reconocimiento de los documentos de un navío mercantil por un navío español armado en guerra debía hacerse en alta mar y fuera de la jurisdicción de los soberanos, ya que si el navío mercante estaba dentro de dicha jurisdicción, tocaba a los ministros de tierra su conocimiento. *De ahí que las presas deben de hacerse solamente de bienes de enemigos en alta mar.* Dice que el contrabando

⁴⁰ *Real Ordenanza para el establecimiento e instrucción de intendentes de ejército y provincia en el Reino de la Nueva España*, Madrid, 1786.

⁴¹ Inclusive, cabe señalar que el 19 de marzo de 1772 se dispuso mediante *real cédula* dada en El Pardo que los comisos superiores a 50,000 pesos no debían llamarse presas sino precisamente comisos, y la parte correspondiente al denunciador debía moderarse así como la correspondiente a jueces. Véase Cruz Barney, Óscar, *op. cit.*, p. 239.

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.⁴²

Posadas consideró así que el artículo 3o. 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 intervención 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 prevención de que tanto la dicha Junta como los Intendentes, aun quando no se interponga apelación de sus respectivas sentencias, me han de dar cuenta por la expresada Via con Testimonio íntegro de los Autos, incluso las distribuciones, segun está mandado y en práctica, suspendiendo su execucion conforme á la lei 8 tit. 38 lib. 9 mientras que Yo, en vista de ellos, me digne de resolver lo que fuere de mi Real agrado.

Eran los intendentes de las provincias quienes debían conocer directamente de los comisos de mar y no el virrey como pretendía Revillagigedo en su proyecto. Posadas, previendo el desacuerdo de Revillagigedo con esta interpretación, le sugiere delegar sus facultades en los gobernadores

⁴² Véase Abreu y Bertodano, Félix Joseph de, *Tratado jurídico-político sobre presas de mar y calidades que deben concurrir para hacerse legítimamente el Corso*, Cádiz, Imprenta Real de Marina, 1746, pp. 189-195. El autor nació en Caracas el 17 de julio de 1721, hijo de Antonio José Álvarez Abreu, consejero de Indias y de Hacienda, y de Teresa de Bertodano. Caballero de la Orden de Santiago en 1737, fue académico de honor de la Real Academia Española desde el 12 de agosto de 1745, y de número desde 1750. Estudió en el Real Seminario de Nobles (1731-1734) y posteriormente fue colegial del Colegio Mayor del Arzobispo de Salamanca en 1739. Inició su carrera diplomática en 1741. Desde el 8 de abril de 1749 desempeñó su labor diplomática en Londres, en un principio 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 ocupó el puesto de ministro plenipotenciario de España en Londres. En 1760 es nombrado Consejero de Guerra, hasta su muerte el 8 de diciembre de 1765. Véase Andújar Castillo, Francisco, *Consejo y consejeros de guerra en el siglo XVIII*, Granada, Universidad de Granada, 1996, p. 170. No se debe confundir con Joseph Antonio de Abreu y Bertodano, autor de la *Colección de los Tratados de Paz de España*, Madrid, Imp. Juan de Zúñiga, Antonio Marín, La viuda de Peralta, 1744-1751.

intendentes de Veracruz y Yucatán, cosa que hace Revillagigedo en el artículo 4o. de la Instrucción Provisional.

Para Posadas, los guardacostas no habrían de producir ningún provecho y sí mucho gasto, “molestar el comercio lícito, y extender quizá el ilícito”. Aconseja al virrey además, encomendar a los intendentes de Veracruz y Yucatán que visiten a los buques guardacostas con el mismo cuidado que a los demás embarcaciones, sujetándolos a las disposiciones generales de embargo y desembarco 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 Posadas la Instrucción Provisional, ahora en 11 artículos adoptando en su mayoría las sugerencias de éste. En cuanto al artículo 3o. y su oposición con los artículos 83 y 240 de la Ordenanza de Intendentes, Revillagigedo mantuvo su postura, pero subdelegó sus facultades en los intendentes de Veracruz y Yucatán, reservándose la sentencia,⁴³ de acuerdo al artículo 4o. de la Instrucción y les encargó al visita de las embarcaciones guardacostas a los respectivos intendentes.⁴⁴

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.⁴⁵

Se precisaba asimismo que una vez llevadas a puerto, el reconocimiento debía hacerse por el Ministro de Real Hacienda, de acuerdo con lo establecido por la *Recopilación de Indias* en los títulos XXXIII y XXXV del libro IX referentes a registros y visitas respectivamente.⁴⁶

43 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, ò de Comiso que menciona*, AGN, Marina, vol. 36, exp. 7. fs. 264-266.

44 Véase *Instrucción que hande observar los Comandantes de los Buques del Rey Guarda-Costas del Seno Mexicano. 3 de marzo de 1791*, arts. 3-4. De ahora en adelante *Instrucción de 1791*.

45 *Idem*, art. 5.

46 *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, en Madrid, por Julián de Paredes, año de 1681, ed. facsimilar, México, Miguel Ángel Porrúa-Escuela Libre de Derecho, 1987, t. IV.

Respecto a las embarcaciones extranjeras encontradas en la costa de Yucatán, Islas de Contoy, Isla Mujeres, Sisal, Veracruz y Tabasco, Laguna de Términos, ríos de San Pedro y San Pablo, Coatzacoalcos, Tampico y Trinidad debían ser apresadas y conducidas al puerto más cercano, salvo que por avería u otra causa se hubiera tenido que refugiar en alguno de los lugares mencionados, caso en el cual, el guardacostas debía auxiliarles y vigilarles en su partida.⁴⁷

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*.⁴⁸

En su aplicación, la Instrucción Provisional tuvo que ser revisada y adicionada, así como resueltas diversas dudas sobre su aplicación. Ejemplo de ello es el aclarar si los buques guardacostas debían sujetarse a las visitas en el puerto de Veracruz o no. La controversia suscitada entre su capitán Ignacio de Olaeta y Revillagigedo, en donde el primero afirmaba que los buques guardacostas estaban exentos de las visitas debido a que pertenecían a la Real Armada,⁴⁹ mientras que el virrey, como ya vimos, autorizaba 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.⁵⁰

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.⁵¹

47 *Instrucción de 1791*, arts. 6-7.

48 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.*, pp. 165-217.

49 Los buques de la Real Armada estaban exentos de las vistas por Real orden de 20 de agosto de 1789.

50 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.

51 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.

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

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

V. LA INSTRUCCIÓN PARA LOS COMANDANTES DE LOS BUQUES GUARDA-COSTAS DEL SENO MEXICANO DEL 25 DE ABRIL DE 1793

El 25 de abril de 1793, el conde de Revillagigedo mandó imprimir la *Instrucción que han de observar los Comandantes de los Buques del Rey Guarda-Costas del Seno Mexicano*,⁵² es decir la provisional del 3 de marzo de 1791 con sus reformas y adiciones atendiendo las prevenciones hechas por el rey al momento de ser aprobada.⁵³

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.⁵⁴ Los parajes en donde, según la Instrucción, eran frecuentados por los contrabandistas eran las costas de Yucatán, las islas de Contoy y Mujeres, los Varaderos, la Laguna de Términos, los ríos de San Pedro y San Pablo Coatzacoalco y “ultimamente, los puertos de Tampico y Trinidad”.

Las embarcaciones guardacostas debían estar construidas de tal manera, que pudieran entrar a reconocer las zonas mencionadas, auxiliados por los mejores prácticos de costas existentes. Si en los reconocimientos encontraban embarcaciones que hubiesen sido cómplices en el contrabando, las debían apresar y conducir las al puerto de Veracruz o al de Campeche,

52 *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. Si bien, el virrey en el punto 907 de su Relación reservada al marqués de Branciforte señala como fecha de aprobación real la de 23 de abril de 1793. Véase *Relación reservada...*, t. II, p. 1189.

53 Véase el artículo 12 de la instrucción.

54 *Idem*, art. 1.

según el lugar de la aprehensión.⁵⁵ Debían ser reconocidas todas las embarcaciones costaneras novohispanas, por ser éstas las principales facilitadoras del comercio ilícito, “yendo á recibir, ó á entregar á los apostaderos, unas veces con pretexto de cargar Sal en la Costa de Campeche, y otras en el de las Pesquerías”.⁵⁶ 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 escoltarla 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.⁵⁷

Tenían prohibido detener con cualquier pretexto a las embarcaciones mercantes para reconocerlas, así como a obligarles a desviarse de su rumbo, de acuerdo con la *Real orden* del 10 de diciembre de 1791. Sin embargo, toda embarcación extranjera sorprendida haciendo el contrabando en los puertos y costas novohispanos con súbditos españoles sería apresada, y en caso de violencia por parte de éstos, se les debía someter por la fuerza.⁵⁸ Para las embarcaciones inglesas se establecía que debían de ser tratadas con la mayor “urbanidad y política”.⁵⁹

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.

55 *Idem*, arts. 2-3.

56 *Idem*, art. 4.

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

58 *Instrucción*, arts. 7-8.

59 A los navíos de ingleses realistas y americanos, se les debía leer la siguiente intimación: “El Rey de las Españas no quiere que los Buques Americanos ó Realistas, en las Costas de este Seno, ni en sus mares venga 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 Excmô. Señor Virrey, juzgándose siempre por causa grave la falta de obediencia en este punto; en cuyo supuesto le servirá de gobierno este aviso para lo sucesivo”. Este aviso no se aplicaba para los que se encontraren haciendo el contrabando, quienes debían apresarse. *Idem*, arts. 10-11.

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.⁶⁰

Dentro de los oficiales al cargo de ese corsario debemos destacar a Juan Jabat, quien posteriormente actuaría en la guerra de independencia en contra de los corsarios insurgentes.

Más adelante, en 1803 se dictó una nueva instrucción para guardacostas,⁶¹ 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, al menos en el papel, de este servicio a los particulares.

VI. CONCLUSIONES

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

⁶⁰ Sobre las actuaciones de este corsario guardacostas véase. *Expediente en que don Lucas de Gálvez, intendente de la provincia de Yucatán, da cuenta con diligencias del comiso aprehendido en la goleta particular Nuestra Señora del Carmen, que vino al puerto de Campeche desde el de la Habana, a cargo de su capitán don Pedro Izquierdo; el comiso fue aprehendido por el alférez de navío don Agustín de Matute, oficial del bergantín corsario real Saeta. Mérida de Yucatán a 20 de octubre de 1791*, 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.

⁶¹ En AGN, Marina, vol. 45, exp. 22, fs. 348-369.

en su *Relación reservada* nos ofrece una respuesta, después de señalar cuáles son los gastos en que incurría 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 o 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.⁶²

VII. ANEXOS

*A. Instrucción Provisional del 3 de marzo de 1791*⁶³

Ynstrucción que hande observar los Comandantes de los Buques del Rey Guarda-Costas del Seno Mexicano.

1.º Quriendo el Rey extinguir por los medios mas posibles el contrabando que con tanto desorden se practica en las Costas de dho Seno, con particularidad en la de Campeche, deveran estar spre listos para dar la vela al momento que se les mande los Bergantines Guarda Costas, y para esto tendran la precaucion de no perder instante siempre que entren en el Puerto de Veracruz para abilitarse con todo lo necesario.

2.º Deviendo en las navegaciones el Seno en alg.ⁿ modo analogar alas estaciones del año, no será conveniente en la de Nortes y con especialidad en los meses de ^eDiciembre, y Enero; freqüentan el Saco que forma la Costa desde Albarado a Champoton, ni en la de Brizas, en los de Junio, Julio y Agosto; elevarse del Nuevo Santander al Norte. Por otra regla no hay inconveniente para que en la creación de Brizas se costee y reconozca no solo el citado Saco, sino toda la costa occidental, y septentrional de Yucatan: En el primer caso no será juicioso reconocer de cerca dha Costa septentrional â lo menos en los tres citados meses, y pues entonces solo se podrá verificar entre punta de Piedras, y la Desconocida, o entre dos Palmares chico y grande donde al Ancla se puede aguantar, y quando no sea safo para poder montar la desconocida, y arribar a Campeche.

⁶² *Relación reservada...*, en Torre Villar, Ernesto de la, *Instrucciones y memorias...*, t. II, p. 1190.

⁶³ AGN, Marina, vol. 59, exp. 7, fs. 488-536.

3.º Los Parages mas oportunos en que los tratantes han solido y suelen hacer sus introducciones son en la Costa de Yucatán, (la mas benigna y comoda para el efecto) los abrigos de las Islas de Contoy, y Mugerres, como también en las Vigias desde la Sisal al Rio Lagartos, siendo los Yslotes las Arcas para los depositos; en la de Veracruz y Tabasco, el Rio de este nombre, los Baraderos, la Laguna de Terminos, los Rios de San Pedro y San Pablo, Guazacualcos, y últimamente los Puertos de Tampíco y Trinidad; mediante a q^e la principal atención q^e se ha tenido para la construcción de los Guardacostas ha sido el que puedan entrar à reconocer los citados parages, en los tiempos y mareas mas oportunas con el auxilio de los mejores Prácticos de Costas p^a el efecto, se verificaran dhos reconocimientos siempre que los Comandantes consideren que hay en ellos, o que deve llegar embarcacion sospechosa, haciendo registrar a todas las que encuentren y hallandolas efectivamente complices en la mas minima parte de Contrabando, se apoderaran de ella, y de las personas que tengan, no entendiéndose esto de ningun modo en las embarcaciones en la Carrera de España que bayan o bengan con registros.

4.º Las que se apreendieren en las costas de Veracruz, se remitiran con las precauciones de ordenanza a este Puerto, y al de Campeche las q^e asimismo se apreendan en la de Yucatan; y como los Buques Guarda Costas no reconocen otra dependencia que la de esta superioridad conforme a las R^l resoluciones de la materia, y ademas pueden hacer apreensiones fuera delos limites de ambas Yntendencias, me tocará el conocimien.^{to} de todas, subdelengando mis facultades en los de Veracruz y Yucatan para la mas pronta expedición de las causas q^e se formasen, bien que sugetos a pasarme aviso circunstanciado luego que entre alguna Presa, y a darme cuenta con las propias causas en estado para la determinación q^e me hade ser pribatiba.

5.º Se reconocerá en el mar a toda Embarcación que se encuentre de las costaneras del País por ser las que mas facilitan la introducción del contrabando, y su extraccion, yendo a recibir ò entregar a los Apostaderos; unas veses con pretexto de cargar sal en la Costa de Campeche, y otras con el de las Pesquerías. Generalmente se hace el contrabando en la Costa de Campeche en las mismas Embarcaciones Campechanas de la Carrera de la Havana, de cuyo Puerto sacan ordinariamente el contrabando, registrando unos generos por otros o bien saliéndo a dos ò menos tercios de Carga, y completandola de Generos prohibidos, en varias escalas de la Costa de Cuba o en las Yslas adyacentes ala Provincia de Yucatan, como son Yslas de Mugerres y Contoy a donde vienen los Yngleses, particularmente de Providencia y Cayo Cocina con pretesto de Pesca a hacaer el Contrabando avecindandose o formando rancherías en la Costa de Yucatan, como se verifica en Cabo Catoche, Rio Lagartos y otras escalas, desde donde lo conducen los Campechanos con Goletitas, Bongos y Canoas por toda la costa de la Provincia: En estos casos y con particularidad en las Embarcaciones que bienen de la Havana se haran los reconocimientos con la mayor prolixidad examinando los Diarios para ver las escalas q^e huviesen hecho, a fin de poder deducir por estas si el rumbo ha sido directo segun los vientos que han experimentado, y en

caso de sospecha de vera seguir el Guarda Costa a dhas embarcaciones hta el Fondeadero de Campeche, donde no se separará de ellas hasta que se haga el reconocim^{to} por el Ministerio de R.¹ Hacienda en la forma q^e prescriben las Leyes de los Tit.^s 33. y 35 Lib^o 9^o de Yndias.

6.^o Toda Embarcacion extranjera que se encontrare por los Guarda Costas en alguno de los expresados parages, se expresará y conducirá al Puerto mas inmediato, a no ser que obligada de la necesidad por averia, u otro accidente huvere tenido que refugiarse pues en este caso no solo se procurará por los Guarda Costas para evitar lances, que de ninguna suerte se le haga el menor perjuicio, o vejación sino q^e usando de todas las leyes que dicta la humanidad en iguales casos, y teniendo presente quanto importa contribuir a que con semejante motivo permanesca sobre nuestras costas mas tpo que el que fuere indispensable para reparar el quebranto que huviere padecido, ò proveerse de lo que necesitare la auxiliaran con ese obgeto hasta donde le permítan sus facultades.

7.^o En el caso de Violencia o de hostilidad para introducir el contrabando si fueren los Yngleses los primeros agresores, no tendra lugar la prevención hecha anteriormente de evitar lances, pues corresponde defenderse y emplear su fuerza contra quien empesò la violencia.

8.^o Los Comandantes de los Guarda Costas instruiran a sus guarniciones y tripulaciones en la mejor disciplina para evitar desordenes, y disenciones, deviendo arreglarse asi en esto como en todo lo demas que ocurra a lo q^e sea adaptable de lo prevenido por S.M. en el tratado de Presas q.^e contiene el primer tomo de las R.^s. ordenanzas de la Armada.

9.^o Siendo uno de los principales obgetos el q.^e no se de motibo de queja alas Embarcaciones extranjeras lo tendran muy ala vista los Comandantes para no aprehender dhas Embarcaciones simpre q.^e acrediten con los pasaportes necesarios q.^e navegan lícitamente a menos q.^e las encuentren fondeadas en alguna parte de la Costa con indicios suficientes en haver comerciado en ella, en cuya clase de vera estimarse la existencia de algunos generos en contrabando o dinero a su bordo.

10. Del mismo modo se aprehenderá qualquiera embarcacion extranjera, aunque no la hallen con la carga, spre q.^e por testigos ó de otra suerte se prueve competentemente q.^e ha comerciado con los nuestros en las referidas costas, ò se encuentren en tierra los mismos extranjeros, a menos que hagan constar con evidencia haverlo hecho obligados de la necesidad con el preciso fin de q.^e se les socorra ó auxilie, con el indispensable consentimiento del Gefe ò Justicia, a cuya Jurisdiccion corresponda el Parage donde huviere fondeado la Embarcaz^{on}, haciendo entender a los Hacenderos y vecinos en las referidas costas que serán renidos y repurados p^r tratantes spre q.^e auxiliien o socorran con viveres a alguno de aquellos sin el expresado requisito, a fin de que diligenciada la Justicia de los motibos q.^e obligaron a fondera en nuestras costas a dha Embarcacion pueda providenciar lo conveniente p^a su mas pronto socorro y abilitacion precaviendo al mismo tpo del fraude o comercio q^e intente hacer con este pretesto.

11. Finalm.^{te} p^a q.^e lo contenido en los diez art.^s anteriores tenga puntual y efectibo cumplimiento interin S.M. no se digne declarar otra cosa se comunica

alos S.S. Yntendentes de Yucatán y Veracruz, al Governador de este Puerto al S^r. Fiscal de Real Hacienda y alos Comandant.^{es} de los Bergantines Guarda costas.

Mexico Marzo 3. de 1791

Revilla Gigedo

B. Instrucción del 25 de abril de 1793⁶⁴

INSTRUCCION

Que han de observar los Comandantes de los Buques del Rey Guarda-Costas del Seno Mexicano.

I.

Queriendo el Rey extinguir por los medios mas posibles el Contrabando que con tanto desórden se ha practicado en las Costas de dicho Seno, con particularidad en la de Campeche, deberán estar siempre listos para dar la vela al momento que se les mande los Buques Guarda-costas, y para esto no perderán instante siempre que entren en el Puerto de Veracruz, de habilitarse de todo lo necesario.

2.

Debiendo ser las navegaciones del Seno en algún modo análogas á las estaciones del año, no será conveniente en la de Nortes, y con especialidad en los meses de Noviembre, Diciembre y Enero, freqüentar el Saco que forma la Costa desde Alvarado á Champoton, ni en la de Brizas en los de Junio, Julio y Agosto, elevarse del nuevo Santander al Norte. Por esta regla no hay inconveniente para que en la estación de Brizas se costee y reconozca, no solo el citado Saco, sino toda la Costa Occidental y Septentrional de Yucatán. En el primer caso no será juicioso reconocer de cerca dicha Costa Septentrional, à lo menos en los tres citados meses, y pues entónces solo se podrá verificar entre Punta de Piedras y la Desconocida, ó entre los dos Palmares, chico y grande, donde el Ancla se puede aguantar, y quando no está zafo para poder montar la Desconocida, y arribar á Campeche.

3.

Los parages mas oportunos en que los Tratantes han solido y suelen hacer sus introducciones, son en la Costa de Yucatán, (la mas benigna y comóda para el efecto) los abrigos de las Islas de Contoy y Mugerres, como tambien en las Vigías desde la de Sisal al Rio Lagartos, siendo los Islotes las Arcas para los depósitos en la de Veracruz y Tabasco, el Rio de este nombre, los Baraderos, la Laguna de Términos, los Rios de San Pedro y San Pablo Guazacualcos, y últimamente los Puertos de Tampico y Trinidad; y mediante á que la principal atención que

64 AGN, Provincias Internas, vol. 19, exp. 8, fs. 236-245.

se ha tenido para la construcción de los Guarda-costas ha sido el que puedan entrar á reconocer los citados parages en los tiempos y mareas mas oportunas, con el auxilio de los mejores Prácticos de Costas para el efecto, se verificarán dichos reconocimientos siempre que los Comandantes consideren que hay en ellos, ó que debe llebar Embarcacion sospechosa, que registrarán á su satisfaccion, si la hubiesen avistado fondeada, y resultando efectivamente cómplice en la mas mínima parte de Contrabando, se apoderarán de ella, personas, carga y efectos que le pertenezcan, conduciéndola al Puerto de Veracruz, ó al de Campeche, segun el parage donde se haya verificado la aprehensión y Provincia á que corresponda, y al mas inmediato, como no sea de los límites de uno ú otro distrito.

4.

(*)⁶⁵ En calidad de Superintendente Subdelegado de Real Hacienda, me toca el conocimiento de los fraudes que se aprehendan en alta mar, ó fuera de los términos á donde alcanza la jurisdiccion de los Intendentes de Yucatán y Veracruz, en quienes subdelego mis facultades para que de los Contrabandos que fueren conducidos á los Puertos de su Provincia, dándome luego noticia, formen y sigan las Causas hasta el estado de Sentencia, en que me las remitirán, quedándoles expedita la jurisdiccion propia y privativa que les concede la Real Ordenanza de 4 de Diciembre de 86, para las aprehensiones que se executaren en los distritos de sus respectivos mandos.

5.

Se reconocerá en el mar á toda Embarcación que se encuentre de las costaneras del Pais, por ser las que mas facilitan la introduccion del Contrabando, y su extraccion, yendo á recibir, ó á entregar á los apostadores, unas veces con pretexto de cargar Sal en la costa de Campeche, y otras en el de las Pesquerias.

65 (*) Exmó, Señor.= Por cumplimiento á lo que se previno á V.E. en Real Orden de 21 de Noviembre de 1790, dá cuenta en Carta de 31 de Marzo de este año, núm. 17, haber reformado el Art. 4 de la Instruccion provisional, que V.E. formó para el gobierno de los Comandantes Guarda-costas de Veracruz, y solicita al mismo tiempo Real declaración sobre si los Intendentes de este Puerto, y el de Yucatán, han de conocer también de los Comisos que se hagan en alta mar. El Rey ha determinado que el conocimiento de los fraudes que se aprehendan en alta mar, ó fuera de los términos á donde alcanza la jurisdicción de los intendentes de las Provincias Marítimas de este Reyno, corresponde á V.E. en calidad de Superintendente de la Real Hacienda; pero para evitar competencias y dilaciones, quiere que V.E. prevenga á los Jueces territoriales de ella, en los parages á donde arribaren los Guarda-costas con los Contrabandos aprehendidos, formen sus causas, y las sigan hasta el estado de Sentencia, remiténdolas entónces á V.E. para que las determine y dirija á las Reales manos; ó admita las apelaciones que las partes interpusieren de sus Sentencias para la Junta Superior de Hacienda, en los términos que prescribe la Instrucción para las demas causas de esta especie. Es lo mismo que decir, que los intendentes que proceden en calidad de tales y con jurisdiccion propia y privativa en los Contrabandos aprehendidos dentro del distrito de su mando, procedan como Subdelegados de V.E. en los Comisos de mar, que los Guarda-costas llevaren á sus Provincias, habiéndolos aprehendido fuera de los términos de ella. Prevéngolo á V.E. de órden de S.M. para su inteligencia y cumplimiento.= Dios guarde á V.E. muchos años. San Lorenzo 31 de octubre de 1792.= Gardoqui=Señor Virrey de N.E.

Generalmente se hace el Contrabando en la Costa de Campeche en las mismas Embarcaciones Campechanas de la carrera de la Havana, de cuyo Puerto sacan ordinariamente el Contrabando, registrando unos géneros por otros, ó bien saliendo á dos ó menos tercios de carga, y completándola de géneros prohibidos en varias escalas de la Costa de Cuba, ó en las Islas adyacentes á la Provincia de Yucatán, como son Islas de Muger y de Contoy, á donde vienen los Ingleses particularmente de Providencia, y Cayo Cocina, con pretexto de la Pesca á hacer el Contrabando, avecindándose ó formando Rancherías en la Costa de Yucatán, como se verifica en Cabo-catoche, Rio de Lagartos, y otras escalas desde donde lo conducen los Campechanos con Goletas, Bongos y Canoas, por toda la Costa de dicha Provincia.

6.

Las Embarcaciones que vengan con formales, cerrados y sellados registros de otros Puertos, particularmente á las que procedan de la Havana, se visitarán sin interrumpir su navegación, exáminándoles los diarios, para ver las escalas que hubiesen hecho, á fin de poder deducir por éstas si el rumbo ha sido directo segun los vientos que han experimentado, y en caso de que por esta diligencia ó por el acto de la visita, movimientos advertidos, ó cualquiera otro fundado antecedentes, se entrare en sospecha, deberá el Guarda-costa poner Tropa á bordo, y tambien seguir dichas Embarcaciones, si le pareciere, hasta el fondeadero del Puerto de su destino, donde no las desampará, interin no se verifique el reconocimiento por el Ministerio de Real Hacienda, en la forma que prescriben Las Leyes de los Títulos 33 y 35, Lib. 9 de Indias, y aun despues de hecho este registro, y que quede ya el acostumbrado resguardo de tierra, podrá subsistir juntamente con él, todo el tiempo que dure la descarga, la custodia embarcada por el Guarda-costa, si su Comandante lo considerare conveniente (*)⁶⁶ por la sospecha que le hubiera movido á escoltar las Embarcaciones hasta el Puerto, ó á poner en ella la expresada Guardia ó Custodia; únicas providencias de precaucion y seguridad, que podrán

66 (*) Exmô. Señor. = En carta de 26 de Junio de este año, núm. 441, dá V.E. cuenta de las prevenciones que ha añadido á la Instruccion de Guarda-costas, con motivo del encuentro que tuvo el nombrado Saeta con la Goleta mercante nuestra Señora del Carmen que navegaba de la Havana á Campeche, y Articulos que halló en ella al tiempo del reconocimiento, no comprehendidos en su registro, y de las providencias que tomó á su consecuencia el Comandante Guarda-costas D. Leoncio Gamarra para la debida seguridad, solicitando V.E. la Real aprobación, ó determinación que fuere de su Real agrado. Enterado S.M. de ello, ha venido en aprobar las dos citadas prevenciones, que V.E. añadió á la Instruccion para evitar por este medio los fraudes que se pretendan cometer; pero es su Real voluntad que V.E. vigile sobre la conducta de los Guarda-costas, intimandoles, baxo de penas muy severas, que no detengan con ligeros pretextos las Embarcaciones mercantes, para hacer prolijos reconocimientos; ni las obliguen á extraviar su rumbo, porque la detención de algunas horas las hace perder el tiempo de llegar felizmente á sus destinos, y en caso de desgracia, se valen los aseguradores de estos acaecimientos para libertarse de la obligacion en que se hallan constituidos, con otros gravisimos inconvenientes y perjuicios que se ocasionan al Comercio: lo que noticio á V.E. de su Real órden para su inteligencia y cumplimiento. = Dios guarde á V.E. muchos años. Madrid 10. de Diciembre de 1791. = Por indisposicion del Señor Çonde de Lerena. = Diego de Gardoqui. = Señor Virrey de N.E.

tomar con los Buques que navegan baxo formales registros, los cuales en ningun caso tendrán facultad de abrir (*)⁶⁷ los Comandantes, á quienes al mismo tiempo que les encargo el puntual cumplimiento de quanto contiene ste Artículo, les intimo baxo de penas muy severas, con arreglo á lo que S.M. (*)⁶⁸ me ha prevenido, que no detengan con ligeros pretextos las Embarcaciones mercantes, para hacer prolixos reconocimientos, ni las obliguen á extraviar su rumbo, de que pueden provenir malas conseqüencias.

7.

Toda Embarcación Extranjera que se encontrare haciendo el comercio de Contrabando en nuestros Puertos ó Costas con Súbditos de España, (*)⁶⁹ se apresará; pero si obligada de la necesidad por avería ú otro accidente hubiere tenido que refugiarse, no solo se procurará por los Guarda-costas, para evitar lances, que de ninguna suerte se les haga el menor perjuicio ó vejación, sino que usando de todas las leyes que dicta la humanidad en iguales casos, y tendiendo presente cuánto importa contribuir á que con semejante motivo no permanezca sobre nuestras Costas mas tiempo que el que fuere indispensable para repararse del quebranto que hubiese padecido, ó proveerse de lo que necesitase, la auxiliarán con este objeto hasta donde le permitan sus facultades.

8.

En el caso de violencia ó de hostilidad, para introducir el Contrabando, si fuesen los Ingleses los primeros agresores, no tendrá lugar la prevencion hecha anteriormente, de evitar lances, pues corresponde defenderse y emplear su fuerza contra quien empezó la violencia.

9.

Los Comandantes de los Guarda-costas instruirán á sus Guarniciones y Tripulaciones en la mejor disciplina, para evitar desórdenes y disensiones,

67 (*) Dicha Real Orden.

68 (*) La misma Real Orden.

69 (*) Exmó. Señor. = Hallandose nuestras diferencias con Inglaterra en estado de componerse en términos amistosos, ha resuelto el Rey que no se hagan hostilidades ni á Embarcaciones de Pesca Inglesas, ú á otras, ni en Establecimientos que se hallaren en Costas desamparadas, sino que se limiten nuestros Oficiales en los casos de queja ó infraccion, sin permitirse desde luego ninguna violencia, ó via de hecho; á hacer una exácta relacion de los casos y de sus circunstancias, para que por S.M. se terminen con el Rey Británico estas diferencias amistosamente, esperándose que los Navios Ingleses se abstendrán de acercarse á las Costas y Puertos de España, y que S.M. Británica emplarà las medidas más eficaces para impedir todo Comercio ilícito. = De orden de S.M. lo avisó á V.E., para que lo comunique á quienes corresponda, y convenga en el distrito del Virreynato de su cargo para su observancia y cumplimiento; de que cuidará V.E. = Dios Guarde a V.E. muchos años, San Lorenzo 25 de Septiembre de 1790. = El Conde de Floridablanca. = P.D.: Esta resolucion no se entiende por lo tocante á los que se hallaren haciendo el Comercio de Contrabando en nuestros Puertos ó Costas con Súbditos de España, ni tampoco para los Establecimientos que se intentaren formar en el mar del Norte, ó en el Sur, ó Pacifico, á la parte interior de nuestras Costas, y más acá de los Establecimientos nuestros en San Francisco, y otros inmediatos. = Señor Conde de Revilla Gigedo.

debiendo arreglarse así en esto, como en todo lo demás que ocurra, á lo que sea adaptable de lo prevenido por S.M. en el tratado de Presas, que contiene el primer Tomo de las Reales Ordenanzas de la Armada, de la que son estos Buques, aunque con la calidad de Guarda-costas, por lo qual no comprendiéndoles los privilegios declarados en Real Orden de 20 de Agosto de 89, están sujetos, (*)⁷⁰ como los Mercantes á las Visitas Fondeos y demas formalidades generales en el Puerto.

10.

Siendo uno de los principales objetos el que no se dé motivo á queja de las Embarcaciones Extranjeras, con particularidad de las Inglesas, serán tratadas con la mayor urbanidad y política, (*)⁷¹ cumpliéndose lo prevenido en el Artículo 7 de la convencion de 28 de Octubre de 80, acordada por nuestra Corte con el Rey Británico; pero como al mismo tiempo debe procurarse evitarse el Comercio ilícito, y dá lugar á creer que lo intenten, el crecido número de Ingleses Americanos, y aun algunos Realistas, que se han visto en estos mares con el objeto de la Pesca, harán también los Guarda-costas á los que encontraren, la intimacion siguiente. (*)⁷² “El Rey

70 (*) Exmô. Señor. = En Carta de 26 de Junio de este año, núm. 442, consulta V.E. el punto de si con los Guarda-costas de Veracruz debe entenderse la Real Orden de 20 de Agosto de 1789, que dispensa á los Buques de Guerra, de Visitas, y Resguardo, y pide la Real decision de lo que debe observarse en lo succesivo. En su vista ha resuelto S.M. que los citados Buques se sujeten, como los demás, á las Visitas, Fondeos y demas formalidades generales en el Puerto. Prevéngolo á V.E. de su Real órden para su inteligencia y cumplimiento. Dios guarde á V.E. muchos años. San Lorenzo 21 de Noviembre de 1791. = Por ausencia del Señor Conde de Lerena. = Diego de Gardoqui. = Señor Virrey de Nueva España.

71 (*) Así se trató al Bergantin Inglés, y Balandra Americana, á que se refiere la Real Orden de 24 de Septiembre de 1791, siguiente:

Exmô. Señor. = He recibido por principal y duplicado la Carta de V.E. núm. 32 de 7 de Mayo en que dá cuenta del parte que dió á V.E. Don Ignacio de Olaeta, Comandante de los Buques Guarda-costas de Veracruz, de haber conducido á aquel Puerto un Bergantin Inglés, procedente de Halifar en Nueva Escocia y una Balandra Americana que procedia de Edgadstown en Masachusets, que encontró á 58 leguas de distancia, con destino á la Pesca de Ballena y Peces de grasa, de que igualmente dio aviso á V.E. el Gobernador de aquel Puerto Don Miguel del Corral, añadiendo que corrian voces, aunque ignoraba el fundamento, de que esta clase de Embarcaciones Americanas se mantenían en el Seno, en espera de las de nuestro Comercio, que salen de Veracruz para recibir de ellas dinero, dando Libranzas para España.

Acompaña V.E. el Extracto del Expediente que formô; terminando con dar libertad á uno y otro Buque, despues de haberseles tratado del mejor modo, por no haber hallado V.E. mérito para otra providencia, y en vista de todo, y de quedar V.E. en prevenir lo conveniente al Ministerio de Real Hacienda en Veracruz, para precaver los fraudes apuntados: Enterado S.M. no se ofrece que expresar á V.E. sino que se le aprueba lo hecho. = Dios guarde á V.E. muchos años. San Lorenzo 24 de Septiembre de 1791. = El Conde Floridablanca. = Señor Virrey de Nueva España.

72 (*) Exmô. Señor. = He enterado a S.M. del contenido de la Carta de V.E. núm. 100. fecha de 30 de Junio último, en que participa V.E. el encuentro de un Guarda-costas de Veracruz con una Goleta Americana Inglesa, que pescaba Ballenas en el Seno Mexicano, y ha parecido bien al Rey la intimación que nuestro Comandante hizo al Capitan de dicha Goleta con arreglo á las Ordenes Reales de que incluye V.E. Copia.

Lo participo á V.E. para su inteligencia y noticia del oficial que mandaba el Guarda-costas de

"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 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 disposici6n del Exm6.
 "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."

11.

No se deberá entender el contenido en el anterior párrafo con las Embarcaciones que se hallaren haciendo el Comercio de Contrabando en nuestros Puertos ó Costas, con Súbditos de España, que se apresarán, como queda prevenido en el 6, a menos de que su arribada tenga el objeto de socorrer alguna necesidad que le haya obligado á hacerla, en cuyo caso si hubiere ocurrido á tierra, le franqueará todos los auxilios posibles el Justicia inmediato, quien hará entender á los Hacenderos y Vecinos, que sin anuencia, (siempre que el tomarla no ofrezca perjudicial demora) no los faciliten por sí mismo, apercibiéndoles serán tenidos y reputados como Tratantes, por ser conveniente que el referido Justicia intervenga, á fin de que impuesto de los motivos que obligaron á fondear en nuestras Costas á dicha Embarcación, pueda con la autoridad de su Empleo providenciar su mas pronto socorro y habilitacion, precabiendo al mismo tiempo el fraude ó comercio que intente hacer con este pretexto.

12.

Aprobada por S.M. en Real Orden de 21 de Noviembre de 91 la Instruccion provisional que formé con fecha de 3 de Marzo del mismo año, y conviniendo á la mayor claridad y mas seguro acertado desempeño de los Guarda-costas, reformarla con arreglo á las prevenciones que S.M. tuvo á bien añadir por la propia Real Orden, y otra de 31 de Marzo de 92, á las que se ha dignado hacer últimamente acerca de Buques Extranjeros, y á las dictadas por mí en las posteriores ocurrencias, que merecieron igualmente se dignase S.M. aprobarlas,

Veracruz. = Dios guarde á V.E. muchos años. = San Lorenzo el Real, 27 de Octubre de 1792. = El Conde de Aranda. = Sr. Conde de Revilla Gigedo.

OTRA. Exm6. Señor. = Ha merecido la aprobaci6n del Rey la intimaci6n hecha por el Comandante del Bergantín Español Saeta al Capitan Joseph Chiles de la Goleta Americana Sálen en la Sonda de Campeche, de la resoluci6n de S.M. de 26 de Octubre de 1791, para que dexáse aquellas Costas, y mares tanto dicha Goleta, como las demas Americanas que fuesen á ellos á la Pesca de Ballenas: de cuyo hecho dá cuenta V.E. en Carta de 30 de Junio del año próximo pasado. (Núm. 100). Lo aviso á V.E. para su gobierno, y ruego á Dios le guarde muchos años. Aranjuez 30 de Enero de 1793. = El Duque de la Alcudia. = Señor Virrey de Nueva España.

he mandado extender esta nueva Instrucción, para que en los once Artículos que contiene se observe puntual y cumplidamente, y que al efecto se imprima para comunicarla á los Señores Gobernadores, Intendentes de Veracruz y Yucatán, al Señor Fiscal de Real Hacienda, y á los Comandantes de los Buques Guarda-costas. México 25 de Abril de 1793. = RevillaGigedo.

Es Copia de su Original. México 8 de Mayo de 1793.

Antonio Bonilla

VIII. BIBLIOGRAFÍA

- ABREU Y BERTODANO, D. Félix Joseph, *Tratado jurídico-político sobre pressas de mar y calidades que deben concurrir para hacerse legítimamente el Corso*, Cádiz, Imprenta Real de Marina, 1746.
- AIZPURUA, Ramón, *Curazao y la Costa de Caracas. Introducción al estudio del contrabando en la provincia de Venezuela en tiempos de la Compañía Guipozcoana 1730-1780*, Caracas, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela, 1993.
- ANDUJAR CASTILLO, Francisco, *Consejo y Consejeros de Guerra en el siglo XVIII*, Granada, Universidad de Granada, 1996.
- ÁVILA HERNÁNDEZ, Rosa, "El Virrey y la Secretaría del virreinato", en *Estudios de historia novohispana*, México, Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM, 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.SS.P. Benedicto XIV*. Reimpreffo en el Colegio Real de S. Ignacio de la Puebla de los Ángeles, año de 1766.
- CRUZ BARNEY, Óscar, *El régimen jurídico del curso marítimo: el mundo indiano y el México del siglo XIX*, México, UNAM, 1997.
- DOUGNAC RODRÍGUEZ, Antonio, *Manual de historia del derecho indiano*, México, UNAM, 1994.

- Instituto de Investigaciones Jurídicas, *Diccionario Jurídico Mexicano*, 7a. ed., México, Porrúa-UNAM, 1994, t. I.
- MIRA CABALLOS, Esteban, "La Armada Guardacostas de Andalucía y la defensa del Atlántico (1521-1550)", *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, Armada Española, año XV, núm. 56, 1997.
- 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, México, UNAM-IFAL-Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, 1994.
- ORTEGA Y COTES, Ignacio Joseph, *Questiones del derecho público en interpretación de los tratados de paces*, Madrid, en la oficina de Antonio Marín, 1747.
- PÉREZ Y LÓPEZ, Antonio Xavier, *Teatro de la Legislación Universal de España e Indias*, Madrid, Imprenta de Don Antonio Espinoza, 1744, t. IX.
- Real Academia Española, *Diccionario de Autoridades*, ed. facsimilar de la de 1726, Madrid, Gredos, 1990, t. VI.
- RUBIO MAÑÉ, José Ignacio, *El Virreinato. Orígenes y jurisdicciones, y dinámica social de los virreyes*, 2a. ed., México, FCE-UNAM, 1992, t. I.
- RUIZ ABREU, Carlos, *Comercio y milicias de Tabasco en la colonia*, Gobierno del estado de Tabasco, México, Instituto de Cultura de Tabasco, 1989.
- SOLÓRZANO Y PEREYRA, Juan de, *Política indiana*, Madrid, Compañía Ibero-Americana de Publicaciones, 1930.
- TORRE VILLAR, Ernesto de la, *Instrucciones y memorias de los virreyes novohispanos*, México, Porrúa, 1991, 2 tomos.
- VEITIA LINAJE, Joseph de, *Norte de la contratación de las Indias Occidentales*, Buenos Aires, Publicaciones de la Comisión Argentina de Fomento Interamericano, 1945.