



EL CORSO MARÍTIMO: UN INSTRUMENTO DE REPRESALIAS Y COMBATE AL COMERCIO ILÍCITO EN INDIAS

Óscar CRUZ BARNEY

RESUMEN: Las cargas impositivas de la Corona española en el comercio indiano fomentaron el contrabando de mercancías y la introducción de mercancías prohibidas. Entre las medidas para evitarlo se adoptaron diversas acciones, entre ellas el corso marítimo. Medidas legales se adoptaron también para su combate. Un problema crónico que se intentó erradicar, no siempre con el éxito deseado.

PALABRAS CLAVE: Corso, patente, contrabando, ordenanzas, comiso, fisco, corregidores, Real Hacienda, nao, Filipinas

ABSTRACT: The tax burdens imposed by the Spanish Crown in the Indies trade encouraged the smuggling of merchandise and the introduction of prohibited merchandise. Among the measures to avoid this, various actions were taken, including privateering. Legal measures were also adopted for their combat. A chronic problem that was tried to eradicate, not always with the desired success.

KEY WORDS: Corso, patente, contrabando, ordenanzas, comiso, fisco, corregidores, Real Hacienda, nao, Filipinas

Dar a Dios lo que es de Dios, y al César lo que es del César, es una obligación tan autorizada, que la vemos escrita en los Libros Sagrados. El que defrauda al Soberano en aquellos tributos que legítimamente le corresponden, contraviene á aquel precepto, y delinque contra ambas Magestades¹.

Josef López Juana Pinilla

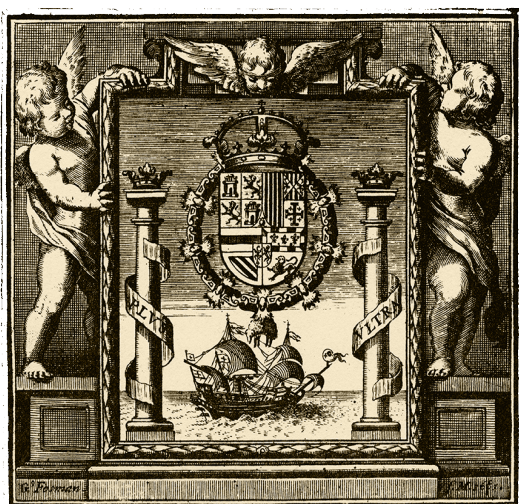
1. Introducción

En Indias el corso se utilizó en gran medida como medio de combate al contrabando y las mismas ordenanzas de corso lo reconocieron así. El corso es *la actividad naval efectuada por los particulares en tiempo de guerra o de represalias; con la autorización y supervisión de su Estado, en contra de los enemigos*

¹ LÓPEZ JUANA PINILLA, Josef: *Tratado teórico-práctico de los juicios de contrabando*, Madrid, Imprenta de la Calle de la Greda, 1807, p. 7.

del mismo, en la que deben de sujetarse a un régimen jurídico específico para su desempeño².

Las disposiciones sobre el corso eran dictadas por el monarca por medio de ordenanzas adicionadas en ocasiones mediante reales declaraciones, reales órdenes y reales cédulas. Además, el corsario debía ajustarse a las instrucciones particulares recibidas junto con la patente³. El corso se funda en un documento llamado «patente», que era un privilegio personal, temporal, oneroso, afirmativo y odioso. Esto es, en primer lugar, porque tanto el privilegio como la patente de corso eran otorgados por el rey gracias a las regalías de que este gozaba; en segundo lugar, tanto la patente como el privilegio le otorgan al particular un derecho del que no gozan otros⁴, y en tercer lugar, porque ambos son intransmisibles y temporales.



Símbolo alegórico de los Reynos de Indias, Tierra Firme e Islas de la Mar Océana. Portada de las Leyes de Indias, siglo XVII (Imagen de dominio público: Wikimedia Commons)

La normativa reguladora española estaba bastante desarrollada en un afán por controlar la actividad del corso, *al que se veía como arma de guerra y se deseaba conservar con este carácter*⁵. Las leyes de carácter general que rigieron la actuación de los corsarios fueron las Siete Partidas, el Fuero Viejo de Castilla, la Nueva Recopilación, la Recopilación de leyes de los Reynos de las Indias y la Novísima Recopilación. En lo particular se aplicaron las ordenanzas de corso dictadas por los distintos monarcas, la propia patente, las instrucciones particulares dadas a los corsarios por el rey para el desempeño de acciones específicas, las ordenanzas navales en lo referente a la materia, las disposiciones sobre comisos y guardacostas, la costumbre y los tratados internacionales⁶.

² Véase CRUZ BARNEY, Óscar: «Notas sobre el corso y la patente de corso: concepto y naturaleza jurídica», en *Revista de Derecho Privado*, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, McGraw Hill, núm. 16, enero-abril de 1995, México. Asimismo, CRUZ BARNEY, Oscar: *El corso marítimo*, México, Secretaría de Marina, Centro de Estudios Superiores Navales, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, 2013.

³ El origen de esta disposición lo podemos encontrar en el artículo 5 de la Ordenanza de Corso de 1702. Un ejemplo de instrucción particular a un corsario es la *Ynstrucción de lo que de orden del rey ha de observar el jefe de la esquadra D. Pedro Mesía de la Cerda con la de su cargo en el corso de las costas de Tierra Firme a que le ha destinado S. M. 29 de junio de 1752*, Madrid, el marqués de la Ensenada.

⁴ Las Ordenanzas de Corso les otorgan a los corsarios una serie de prerrogativas que van desde la propiedad de la presa misma una vez declarada legítima hasta el derecho a portar pistolas sobre sus navíos.

⁵ OTERO LANA, Enrique: *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias. El corso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*, Madrid, Ed. Naval, 1992, p. 69.

⁶ Sobre la adecuación de las ordenanzas de corso, en especial la de 1762 a los tratados internacionales y al derecho de gentes, véase el *Discurso sobre la Real Ordenanza de Corso expedida por su magestad en 1.º de febrero de 1762. Pruébafse su concordancia y uniformidad con los*

Las ordenanzas de corso que se dictaron y aplicaron en las Indias fueron:

ORDENANZAS	
Generales	Especiales para Indias
1621	
	1674
1702	
1716	
1718	
1762	
1779	1779
1794	
1796	1796
1801	1801

La primera Ordenanza de Corso que se aplicó en Indias fue la general de 1621. Esta fue la única que rigió hasta que se dictó la de 1674, que era especial para Indias. Las de 1702, 1716, 1718 y 1762 fueron generales y, por tanto, supletorias respecto de la de 1674 que, como acabamos de decir, era especial para Indias. La de 1779 fue general pero, como contenía declaraciones especiales para su observancia en Indias, también rigió aquí y, tácitamente, derogó la especial de 1674. La O. C. de 1674 solamente sirvió como supletoria respecto de la parte general de la de 1779. En cuanto a las ordenanzas de 1794, 1796 y 1801, ambas generales, sucedió algo similar a lo ocurrido con la de 1779: se enviaron a Indias para su observancia y, por tanto, sucesivamente derogaron las ordenanzas generales como las especiales.

Se debe tener presente la enorme influencia del régimen jurídico del corso marítimo francés en el derecho indiano (de ella hemos tratado ya en otro lugar)⁷, particularmente en la primera mitad del siglo XVIII.

2. El contrabando

Antonio de Elizondo se lamentaba en 1785 de que en España se hallaban los caminos llenos de forajidos y contrabandistas, verdaderos ladrones del era-

principales Tratados de Paz, celebrados entre los príncipes de Europa, y con el derecho de gentes. Efcrito en el referido año por D.ⁿ Matheo Antonio Barberi. En BP, ms. II /2839, f.º 262 r. Miscelánea de Ayala, especialmente fols. 263-273.

⁷ Véase CRUZ BARNEY, Óscar: *El corso marítimo. Influencias de la Ordonnance de la Marine de 1681 en el derecho hispanoindiano*, México, UNAM, IJ, 2009. Asimismo, CRUZ BARNEY, Óscar: «Influencias de la Ordonnance de la Marine de 1681 en materia de corso y presas», en *Derroteros de la Mar del Sur*, Perú, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana (Perú), Centro de Estudios Malaspinianos «Alessandro Malaspina» (Italia), Patronato del Faro a Colon (Republica Dominicana), el Centro Franco Iberoamericano de Historia Marítima (Francia), n.º 16, 2008; y CRUZ BARNEY, Óscar: «Sobre el régimen jurídico del corso marítimo en Francia: La Ordonnance de la Marine de 1681», en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, Armada Española, año 27, n.º 105, 2009.

rio y del público, con daño de los vasallos y de los extranjeros, ...*pudiendo en nuestro dictamen contribuir a exterminarles la formación de algunas compañías de hombres fuertes en cada provincia, que zelen a la seguridad pública, y conduzcan los reos a las cárceles de los tribunales...*⁸. De hecho, se podía inclusive proceder en contra de los contrabandistas por presunciones como el ir por trochas y caminos desviados, viajar de noche y estar el género en parte sospechosa⁹. En el caso de mujeres contrabandistas, en donde no hubiere casas de reclusión para mujeres debían cumplir su condena en la cárcel, obligadas a ganar su sustento con las labores que pudieren desempeñar¹⁰.

Pedro González de Salcedo sostenía en el siglo XVIII que contrabando era una dicción moderna, compuesta de la preposición «contra» y de la voz «bando», no conocida por los jurisconsultos, que significa todo aquello que va en contra de una orden y voluntad suprema del príncipe, que ha hecho delito lo que no lo era antes¹¹.

Por contrabando, Antonio Xavier Pérez y López entiende el *hecho de quebrantar alguno dolosamente las leyes, ya extrayendo fuera del reyno, o entrando en él las cosas que le son prohibidas, ya comerciando con ellas, o no pagando los justos derechos impuestos de las mercaderías, ocultándolas, o no registrándolas, para eximirse del pago de ellos...* La pena impuesta a ese delito se denomina comiso y consiste en la pérdida o confiscación de las mercancías objeto del contrabando¹². Las mercancías que caen en comiso salen de la propiedad de aquel que cometió el delito y pasan al dominio del real fisco. Gaspar de Escalona y Agüero señala que debajo del nombre «comiso» ...*se comprende a la hacienda que cae de poder del dueño en el Fisco por transgresiones, que se castigan con pena determinada y dispuesta por leyes y cédulas vindicativas del hecho, luego que se comete contra ellas: y assi ninguno puede imponerlas, que no sea el mismo rey, o quien tuviere sus veces y poder inmediato*¹³.

Se distingue entre cosas «vedadas» y «descaminadas y fuera de registro». Las cosas vedadas son las prohibidas, e incurrir en la pena de comiso *ipso iure*, mientras que las descaminadas son las que se pretenden introducir «por

⁸ ELIZONDO, Antonio de: *Práctica universal forense de los tribunales de España, y de las Indias*, Madrid, por Don Joachin Ibarra, Impresor de Cámara de S. M., MDCCLXXXV, Tomo V, parte II, capítulo XIV, n.º 13.

⁹ AGUIRRE, Severo: *Prontuario alfabético y cronológico por orden de materias de las instrucciones, ordenanzas, reglamentos, pragmáticas, y demás reales resoluciones no recopiladas, expedidas hasta el año de 1792 inclusive, que han de observarse para la administración de justicia, y gobierno de los pueblos del reyno*, Madrid, en la Oficina de Benito Cano, MDCCXCIII, p. 79.

¹⁰ Real Orden de 14 de noviembre de 1805, en GARRIGA, Josef: *Continuación y suplemento del Prontuario de Don Severo Aguirre, que comprehende las cédulas, resoluciones, etc., expedidas el año de 1805, y algunas de los anteriores*, Madrid, en la Imprenta de Repullés, 1806, p. 77.

¹¹ GONZÁLEZ DE SALCEDO, Pedro: *Tratado jurídico político del contrabando*, 3.ª ed., Madrid, por Juan Muñoz, 1729, p. 5.

¹² PÉREZ Y LÓPEZ, Antonio Xavier: *Teatro de la legislación universal...*, tomo IX, p. 113. En el *Diccionario jurídico mexicano*, séptima edición, Editorial Porrúa, UNAM, México, 1994, tomo I, sub voce «contrabando», se señala que el contrabando es *el acto u omisión realizado por una persona para evitar el control adecuado por parte de la autoridad aduanera en la introducción o exacción de mercancías a territorio nacional*.

¹³ ESCALONA Y AGÜERO, Gaspar de: *Gazophilatium Regium Perubicum*, Matriti, Ex Typographia Antonii González Reyes, 1675, f.º 174.

alto y sin registro», es decir, de contrabando¹⁴, en las que es necesaria sentencia para incurrir¹⁵.



Herman Moll, Mapa de las Indias Occidentales, México o Nueva España, 1736
(Imagen de dominio público: Wikimedia Commons)

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 español¹⁶ 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 países¹⁷.

Otra de las causas de este comercio ilícito sería la cercanía de las colonias europeas respecto de las posesiones españolas, ya que las comunicaciones entre ellas no ofrecían mayor dificultad para sus habitantes. Además, las altas

¹⁴ *Diccionario de la Lengua Castellana, en que se explica el verdadero sentido de las voces, su naturaleza y calidad*, Madrid, En la Imprenta de la Real Academia Española, Por la Viuda de Francisco del Hierro, 1732, tomo tercero, *sub voce* «Descaminar».

¹⁵ DOMÍNGUEZ VICENTE, Joseph Manuel: *Ilustración y continuación a la Curia Philipica, y corrección de las citas que en ella se hallan erradas*, Valencia, En la Imprenta que regenta Francisco Bertón, 1770, tomo tercero, f.º 275.

¹⁶ AIZPURÚA, Ramón: *Curazao y la Costa de Caracas. Introducción al estudio del contrabando en la provincia de Venezuela en tiempos de la Compañía Guipuzcoana 1730-1780*, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela, Caracas, 1993.

¹⁷ Véase FELICIANO RAMOS, Héctor R.: *El contrabando inglés en el Caribe y Golfo de México (1748-1778)*, Publicaciones de la Excma. Diputación Provincial de Sevilla, Sevilla, 1990, p. 9.

cargas impositivas establecidas por la Corona española constituían un aliciente para los contrabandistas, quienes establecieron amplias redes comerciales para surtir el vasto mercado indiano¹⁸.

A esto se unía el aumento poblacional y el incremento en la producción manufacturera, que traían como consecuencia el aumento en el consumo y la búsqueda de nuevos mercados para colocar dichos productos. El colapso del sistema de flotas y el auge del contrabando se habrán de conjugar con las reformas de la dinastía borbónica. Así, el régimen jurídico establecido tendría que ser actualizado para intentar hacer frente a los progresos náuticos y al desarrollo del contrabando¹⁹. 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),
- 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.

Sobre la conveniencia de la utilización de guardacostas para combatir al contrabando, en 1709 el capitán de navío Jean de Monségur señaló en sus memorias: *Convendría al servicio del Rey y al bien del comercio que los fondos que han sido asignados para mantener en estos parajes dos fragatas guardacostas no fuesen distraídos para otros usos; que estas fragatas existiesen verdaderamente y que el gobernador y los demás oficiales, que comparten los fondos de este gasto, hagan por fin, en honor y conciencia, de ellos el uso que debiesen hacer. Este sería el medio de acabar con los contrabandos e introducciones fraudulentas que hacen los enemigos en esta costa, de toda clase de mercancías de Holanda e Inglaterra. El rey y los comerciantes sacarían de ello grandes ventajas y los holandeses se verían pronto obligados a abandonar Curaçao, ya que es cierto que no conservan esta isla sino por la conveniencia del comercio fraudulento que hacen en esta costa [Caracas], sin encontrar el menor obstáculo para ello*²⁰. Inclusive, en real orden del rey Carlos III al arzobispo de México se les ordenó a los gobernadores de los puertos, a los vicarios, curas y predicadores que se dedicaran a desarraigar de entre la población el error de no consi-

¹⁸ Ibid., p. 11.

¹⁹ Véase DE ÁVILA MARTEL, Alamiro, y Bernardino BRAVO LIRA: «Nuevo régimen del comercio marítimo del siglo XVIII y su aplicación en el Pacífico Sur», en *Revista Chilena de Historia del Derecho*, Editorial Jurídica de Chile, núm. 5, Santiago, 1969, p. 136.

²⁰ Véase MONSÉGUR, Jean de: *Las nuevas memorias del capitán Jean de Monségur*, edición e introducción de Jean-Pierre Berthe, traducción de Florence Olivier, Blanca Pulido e Isabelle Véricat, UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas, IFAL, Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, México, 1994, p. 184.

derar pecaminosos los fraudes contra el erario, haciéndose reos en ambos fueros, interno y externo, *delante de Dios, de nuestro augusto soberano, y de los hombres*²¹. Así, 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 rey²². Cabe destacar que el contrabando quedaba exceptuado de los indultos generales, así el del 25 de noviembre de 1783²³.

Tocaba a los guardas de puertos visitar a los pasajeros y revisar las cargas, verificándolas aunque tuviesen licencia real. Por regla general, toda embarcación, sea de la nación que fuese, de comercio menor o de simple cubierta, podía ser fondeada y registrada por los ministros de contrabando o guardas de rentas²⁴, y en caso de no portar cédula de guía perdían la carga. Según Alonso de Villadiego, cuando había resistencia de parte de los sacadores de cosas vedadas y los mataban los corregidores, alcaldes o guardas, quedaban exentos de pena o acusación por esa muerte²⁵.

Tratándose de navíos mercantes de cubierta, mediante Real Orden del 17 de septiembre de 1760 las naves de pabellón Francés, holandés o inglés debían entregar dos manifiestos jurados a las veinticuatro horas de su arribo: uno en la aduana y otro al juez subdelegado de rentas. En ellos debían expresar las pacas, tercios, frangotes, barriles, piezas o bultos de géneros que condujeran con número y marca estampada en el mismo manifiesto, así como declarar en los manifiestos que no se incluían en los bultos o fardos efectos de comercio ilícito o prohibidos. Asimismo se tenía que concretar el destinatario de las mercancías, las que se descargaban en el puerto de arribo y las que iban en tránsito²⁶.

Los juicios o causas de contrabando podían ser leves o graves²⁷. Las leves eran todas aquellas cuyo valor del fraude no excedía de mil reales, con inclu-

²¹ Real Orden de 15 de Septiembre de 1776 a los Gobernadores de los Puertos para que se dediquen como deben á desarraigar en sus respectivos distritos el perjudicial error de no ser pecaminosos los fraudes contra el Real Erario, AGN. Bandos, vol. 10, exp. 3, Fs. 5.

²² Véase Universidad del convento de Santiago de la ciudad de Pamplona: *Promptuario de la theologia moral, que ha compuesto el convento de Santiago, Univerfidad de Pamplona, del Sagrado Orden de Predicadores, figuiendo por la mayor parte las Doctrinas del M. R. P. Maestro Fr. Francifco Larraga, Prior que fue de dicho Convento, en el que fe reforman, y corrigen muchas de fus opiniones: y se ilustra con la explicacion de varias Conftituciones de N. SS. P. Benedicto XIV*, reimpreffo en el Colegio Real de S. Ignacio de la Puebla de los Angeles, año de 1766, Trat. XLIV, n.º III, p. 388.

²³ ELIZONDO, Antonio de: *Práctica...* op. cit., tomo V, parte II, capítulo XIV, n.º 12. Sobre la jurisdicción de la Real Hacienda, véase LORENZO JIMÉNEZ, José Vicente: «La jurisdicción de Hacienda a finales del Antiguo Régimen», en *Anuario de Historia del Derecho Español*, Madrid, Ministerio de Justicia, tomo LXXXII, 2012, pp. 683-716.

²⁴ ALCARAZ Y CASTRO, Isidoro: *Breve instrucción del método, y práctica de los quatro juicios, civil ordinario, sumario de partición, ejecutivo, y general de concurso de acreedores*, tercera edición, en la Oficina de Antonio Fernández, Madrid, 1781, p. 265.

²⁵ VILLADIEGO, Alonso de: *Instrucción política, y práctica judicial, conforme al estilo de los Confejos, Audiencias, y Tribunales de Corte, y otros ordinarios del reyno. Nuevamente corregida y enmendada*, Madrid, en la imprenta de Juan de Ariztia. A cofta de Francifco Lafo, Mercader de Libros, 1720, f.º 257.

²⁶ ALCARAZ Y CASTRO, Isidoro: *Breve instrucción...*, op. cit., p. 265.

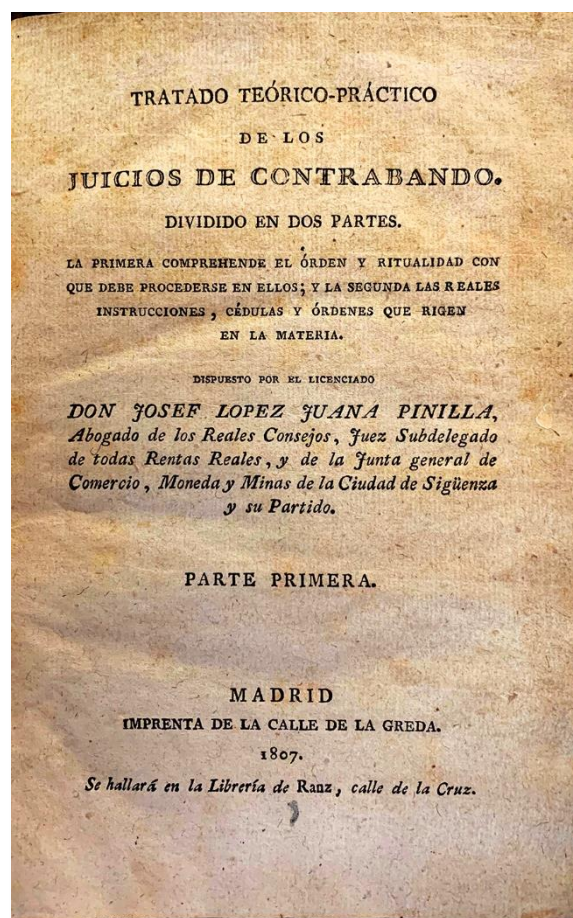
²⁷ LÓPEZ JUANA PINILLA, Josef: *Tratado...*, op. cit., p. 15.

sión de la multa que se imponía en esos casos. Eran casos graves los del contrabando de tabaco, cuando se trataba de reincidencia, resistencia u otro que lo hacía mudar de naturaleza.

En el delito de contrabando constituía una prueba legítima la aprehensión real de mercancías ilícitas, atendiendo el juez a las declaraciones de testigos que sostuvieran que el aprehendido fuese la persona que las conducía o al que le habían sido encontradas. La afirmación en este sentido de los ministros, alguaciles o guardas cuya declaración hacía fe pública, probaba el delito y se consideraba que había incurrido en comiso. Por real orden de 1771 se determinó que si una persona por sus circunstancias merecía el indulto, se debía exponer el caso a su majestad por vía del Secretario del Despacho de Hacienda²⁸.

El visitador o cabo de ronda que hubiese aprehendido el contrabando debía proveer auto de oficio refiriendo el hecho, mandar hacer justificación de él, debiéndose depositar el género aprehendido y hacerlo reconocer por peritos, que debían dar razón. Esto debía ejecutarse en un término de dos días, procediendo a la prisión del contrabandista y al embargo de los bienes de los reos en su carácter de conductores, expendedores, vendedores, compradores y encubridores. A los reos se les debía tomar su declaración y declarar comiso el género con la embarcación, carruaje o caballerías que lo conducía para ser entonces vendido todo y su producto depositado hasta la ejecución de la sentencia²⁹. Se incluían los aparejos, sacos, cajas y vasos en que se introducían o sacaban las mercancías. Si el propietario de las naves y bestias ignoraba el delito porque estaba ausente, o bien había dado en alquiler o prestado con buena fe la nave o mulas, estas no se perderían y se debían restituir, o al menos reponer en su valor real³⁰.

Por una real orden del 23 de marzo de 1787 se estableció que cuando los géneros de ilícito comercio componían la tercera parte del valor del cofre, fardo o bulto que las contenía, no solamente se darían por de comiso dichos géneros sino también los demás que con ellos se encontrasen. En caso de ser la prime-



²⁸ ELIZONDO, Antonio de: *Práctica universal...*, op. cit., tomo IV, Juicio Criminal, n.º 20, p. 343.

²⁹ BOADA DE LAS COSTAS Y FIGUERAS, Pedro: *Adiciones y repertorio general de la práctica universal forense de los tribunales superiores é inferiores de España é Indias, un tratado individual de los seis juicios: civil ordinario, ejecutivo, criminal, eclesiástico, extraordinario é abrupto, y del de contrabando*, Madrid, Ramón Ruiz, MDCCXCIII, pp. LXXXIII-LXXXIV.

³⁰ DOMÍNGUEZ VICENTE, Joseph Manuel: *Ilustración...*, op. cit., tomo tercero, f.º 269.

ra vez que se cometía el delito y los bienes de ilícito comercio no llegaban a la tercera parte, se confiscarían únicamente los géneros de contrabando. En ocasiones subsecuentes se debía considerar que los géneros de contrabando viciaban a la totalidad de los géneros aunque no llegasen a constituir la mencionada proporción, y por ello se debía declarar de comiso la totalidad de los géneros, carruajes, caballerías o embarcaciones³¹.

Cuando los reos se hallaban ausentes se debían despachar requisitorias a las justicias a fin de llevarlos a juicio, y si no se hallaban se les notificaba por edictos, sustanciando la causa en rebeldía. Cabe destacar que los ministros de rentas debían llevar siempre consigo despacho del nuncio papal para el reconocimiento de iglesias y lugares sagrados con la finalidad de poder hacer los reconocimientos en su caso, si bien en caso de no llevar dicho despacho podían pedir auxilio al juez eclesiástico. En caso de que el Juez negase el auxilio o se retrasare en su expedición podrían hacer el reconocimiento de cualquier manera³². Se ordenó por real decreto de 26 de agosto de 1793 que los jefes militares y demás jueces encargados en el gobierno del Ejército y Marina, no estorbasen a los dependientes de Rentas del Resguardo de la Real Hacienda en la práctica y ejercicio de las diligencias necesarias para el combate al contrabando³³.

Cabe destacar que en las causas de contrabando de bienes estancados y de comercio ilícito se incluyen como reos de fraude a los compradores, equiparándolos a los contrabandistas³⁴.

Según Héctor R. Feliciano Ramos, todos estos esfuerzos ... *fueron insuficientes para acabar, o por lo menos, aliviar sustancialmente la crisis existente*³⁵. 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.

El contrabando se hacía básicamente de dos maneras distintas. La primera consistía en la práctica bastante común ya en el siglo XVIII de las arribadas maliciosas, que se intentaron combatir desde el siglo XVI. La segunda consistía en un contrabando de carácter profesional, esto a partir de 1750, organizado por empresarios particulares que se aventuraban en una empresa naval que podría generarles grandes beneficios. Las acciones de estos iban desde el comercio directo con los pobladores de Indias hasta el corte de madera por ingle-

³¹ AGUIRRE, Severo: *Quaderno de Continuación y Suplemento a las dos impresiones que van hechas del prontuario alfabético y cronológico por orden de materias de las instrucciones, ordenanzas, reglamentos, pragmáticas, y demás reales resoluciones no recopiladas, expedidas para la administración de justicia, y gobierno de los pueblos del reyno*, Madrid, En la Oficina de Benito Cano, MDCCXCVI, pp. 14-15.

³² BOADA DE LAS COSTAS Y FIGUERAS, Pedro: Adiciones..., op. cit., p. LXXXV.

³³ AGUIRRE, Severo: *Quaderno de Continuación y Suplemento a las dos impresiones que van hechas del Prontuario alfabético y cronológico por orden de materias de las instrucciones, ordenanzas, reglamentos, pragmáticas, y demás reales resoluciones no recopiladas, expedidas para la administración de justicia, y gobierno de los pueblos del reyno*, Madrid, En la Oficina de Benito Cano, MDCCXCVI, pág. 14.

³⁴ BOADA DE LAS COSTAS Y FIGUERAS, Pedro: Adiciones..., op. cit., p. LXXXVI.

³⁵ FELICIANO RAMOS, Héctor R.: *El contrabando inglés...*, op. cit., p. 23.

ses en territorios españoles³⁶ (caso de Campeche). Uno de los parajes novohispanos para el tráfico inglés fue la Laguna de Términos, en donde se combinó la piratería con el corte de palo de tinte³⁷. Contra dichos cortadores, en 1752 se autorizó al gobernador de Yucatán para que expidiera patentes de corso a particulares que los combatieran³⁸.

En el caso de Holanda, el desarrollo naval experimentado, el auge de la industria pesquera del arenque y la decadencia de Amberes como puerto comercial y el consiguiente surgimiento de Amsterdam como su sucesor, aunado a la llegada de familias judías de España y Portugal con recursos financieros y experiencia comercial, le llevaron a convertirse en un país productor de manufacturas con la capacidad suficiente para introducirlas en Indias. Además de lo anterior, los argumentos en favor de la libertad de comercio y navegación aportados por Grocio se utilizaron contra España en la negociación de la Tregua de los Doce Años, elementos aprovechados a su vez por los ingleses³⁹.

La flota comercial de las Provincias Unidas navegaba por todo el mundo, convirtiéndose en una potencia comercial de primer orden, y sus negociantes buscaban básicamente cueros, tabaco y sal para comerciar⁴⁰: *A menudo, la confrontación con los holandeses era un reencuentro para las autoridades indianas. En la primera mitad del siglo XVII, por ejemplo, prácticamente todos los gobernadores de Cuba habían participado en las campañas de Flandes*⁴¹. Las bases para la operación del contrabando holandés en Indias se encontraban desde finales del siglo XVII en Curazao, así como para los ingleses en Jamaica desde 1655⁴². Constantemente zarpaban buques de los comerciantes holandeses de ahí a las posesiones españolas, fundamentalmente a la costa de Venezuela, en donde los navíos guardacostas no eran suficientes para reprimir el comercio ilícito.

El contrabando habría de convertirse en parte de la vida cotidiana de los habitantes de la costa venezolana⁴³. En cuanto a sus métodos, al igual que los ingleses, los holandeses recurrieron a la práctica de las arribadas y a los diversos contactos con los pobladores americanos que les auxiliaban en la introducción y venta de sus mercancías. En Tabasco (Nueva España), la práctica del contrabando por encomenderos, comerciantes y hacendados era común, por los beneficios que la actividad les reportaba. En el caso del cacao produci-

³⁶ *Ibid.*, pp. 37 y 45. Sobre las extracciones por parte de los ingleses de los productos de la tierra, véase el capítulo VII de la obra citada de H. R. F. Ramos.

³⁷ Véase ARAÚZ MONFANTE, Celestino Andrés: *El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVII*, Academia Nacional de la Historia, Fuentes para la historia colonial de Venezuela, Caracas, 1984, tomo I, pág. 80. Sobre la explotación del palo de tinte, véase BARRERA BASSOLS, Marco *et al.*: «Historias de piratas: Patas de palo y palo de tinte, la piratería en el sur de Quintana Roo», en *Arqueología Mexicana*, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes-INAH, julio-agosto, vol. III, núm. 14, México, 1995.

³⁸ *Real cédula aprobando se den patentes de corso contra los que lleguen a cortar palo de tinta, 22 de abril de 1752*, AGN, Reales Cédulas Originales, vol. 72, exp. 38, f.º 2.

³⁹ *Ibid.*, pp. 21-25.

⁴⁰ Véase KLOOSTER, Wim & Gert OOSTINDIE: «El Caribe holandés en la época de la esclavitud», en *Anuario de Estudios Americanos*, Escuela de Estudios Hispanoamericanos-CSIC, Sevilla, 1994, LI-2, 1994, pp. 237-238.

⁴¹ *Ibid.*, pp. 236.

⁴² ARAUS MONFANTE, Celestino Andrés: *op. cit.*, tomo I, pág. 63.

⁴³ KLOOSTER, Wim & Gert OOSTINDIE: «El Caribe holandés...», *art. cit.*, pp. 252-254.

do 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 destino⁴⁴. Los contrabandistas se presentaban en las costas tabasqueñas con manufacturas europeas para vender o intercambiar por productos locales. Los elevados impuestos a que estaban sujetas las mercancías por la Corona orillaron a gran parte de los habitantes de Tabasco a fomentar el contrabando⁴⁵.

Durante la guerra de Sucesión, a raíz de la interrupción del tráfico comercial de los galeones, se inauguró el comercio directo con Europa a través del Cabo de Hornos. Autorizado el tráfico mercantil francés al amparo del capítulo XV del tratado de paz con Francia y la real cédula de 11 de enero de 1701, el contrabando de esa nación recibió un gran aliento. Posteriormente, en la guerra de 1718 a 1721 contra Inglaterra, Francia nuevamente aparece como aliada de España y significa la renovación de su presencia en los mares americanos. Ante esta situación, la Corona se encargó de promover una efectiva represión del comercio ilícito francés llevada a cabo desde Perú y Chile. aparentemente con éxito⁴⁶.

El estado de guerra en el que se encontró España contra Francia entre 1791 y 1795, y posteriormente contra Inglaterra (1796-1802 y 1804-1808) trajo como consecuencia la casi interrupción del tráfico comercial y la comunicación normal con Indias y el resurgimiento del contrabando⁴⁷. Por su parte, los consulados, al ver el peligro que representaba para el comercio la proliferación del contrabando, armaron embarcaciones guardacostas para proteger sus intereses comerciales⁴⁸. Inclusive, se llegaron a ofrecer por el consulado de la Habana hasta 14.000 pesos por la captura o destrucción de los corsarios franceses que en 1809 estaban hostilizando embarcaciones españolas⁴⁹. Fueron constantes los reclamos elevados por los súbditos españoles debido a las agresiones sufridas a manos de los corsarios ingleses, quienes hostilizaron a los comerciantes españoles de manera constante a todo lo largo de las difíciles relaciones entre las dos potencias⁵⁰.

⁴⁴ Véase RUIZ ABREU, Carlos: *Comercio y milicias de Tabasco en la colonia*, Gobierno del estado de Tabasco, Instituto de Cultura de Tabasco, México, 1989, p. 34.

⁴⁵ *Ibid.*, pp. 50, 108-109.

⁴⁶ DE ÁVILA MARTEL, Alamiro, y Bernardino BRAVO LIRA: «Nuevo régimen del comercio...», art. cit., pp. 140-141.

⁴⁷ *Ibid.*, p. 152.

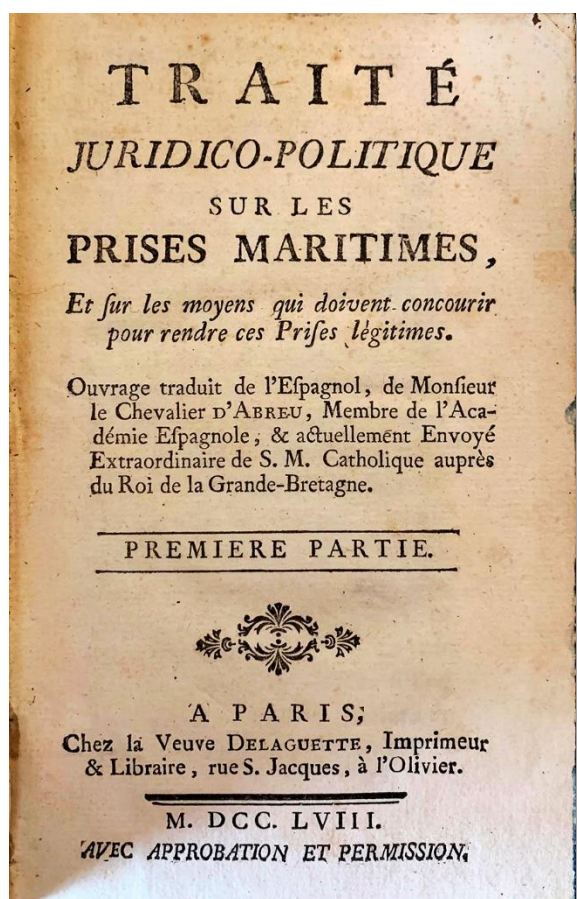
⁴⁸ Véase el *Expediente sobre habilitación de las lanchas a petición del consulado de Veracruz para perseguir a los corsarios franceses que cruzan por las costas de Yucatán*. Año de 1810. AGN. Ramo Civil, Vol. 1438.

⁴⁹ Consúltese: *El marqués de Someruelos a D. Francisco Xavier Lizana, remitiendo el impreso de los premios que se ofrecen por la aprehensión o destrucción de un corsario*. AGN, Correspondencia de diversas autoridades, vol. 14, expte. 18, fols. 110-116.

⁵⁰ Consúltese el *Testimonio de los autos sumarios, obrados en esta capitania general, de San Juan de Puerto Rico, sobre piraterías, y extorciones executados por corsarios de la nación inglesa, en nabegantes españoles; y de la dilig.^{ca} que por prompto remedio, se providenció para contenerlos, requiriendo al General de la Ysla Antigua, en su asumpto*. AGN, Ramo Civil, año 1757, vol. 523, expte. 2. Véase también el *Testimonio de las declaraciones tomadas al capitán y ofl.^{es} de la fragata titulada S.ⁿ Fran.^{co} de Paula, que vino de Maracaibo con reg. de Cacao, sobre el fondeo que les hizo un corzario inglés, que con una Valandra los encontró en ysla de*

Según Isabel Olmos, en la Nueva España se terminaría por considerar al libre comercio como «el único medio eficaz para enfrentarse al contrabando, aunque lo único que lograron los comerciantes españoles y americanos fue la utilización del sistema de cabotaje, que indirectamente tapaba transacciones fraudulentas»⁵¹. A decir de Bravo Lira y Avila Martel ...hasta el final y aun en las peores circunstancias, la monarquía no abandonó su intento de constituir entre los reinos españoles y americanos un área comercial unitaria y protegida frente al extranjero. Fueron los gobiernos autónomos que la sucedieron en las distintas regiones americanas quienes abrieron sus mercados en forma indiscriminada a

las potencias extranjeras, abandonando bien pronto sus primeras intenciones de solidaridad recíproca. De ahí que hasta ahora el régimen mercantil del siglo XVIII aparezca como un interesante intento, malogrado antes de alcanzar su plena realización⁵².



3. Leyes dictadas para el combate al contrabando.

Félix Joseph de Abreu y Bertodano sostiene que el contrabando puede ser tanto de enemigos como de amigos. También reconoce la labor del corsario en el combate al contrabando y concluye que sí es legítima la aprehensión hecha de géneros de contrabando⁵³. En cuanto a la legislación, debemos señalar que esta fue ciertamente abundante.

Mencionamos que una de las formas para introducir mercancías de contrabando era el sistema llamado de «arribadas». Por arribada se entiende *La llegada*

o arribo de una embarcación a algún puerto adonde no iba destinada, con objeto de refugiarse en él por mal temporal u otro cualquier riesgo. Se reputa forzosa la arribada cuando se hace por justa causa, esto es, por falta de víveres,

Baca Costa de S.to Domingo, la noche del 11 de febrero. AGN, Ramo Civil, Año 1757, vol. 523, expte. 3. Además, SWANSON, Carl E.: *Predators and prizes. American privateering and imperial warfare, 1739-1748*, University of South Carolina Press, 1991, pp. 113-141.

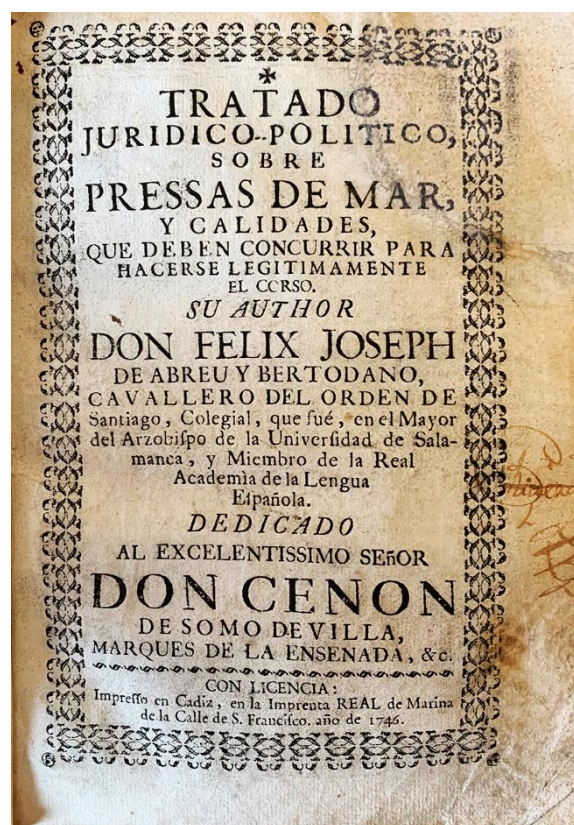
⁵¹ Véase OLMOS SÁNCHEZ, Isabel: «Contrabando y librecomercio en el Golfo de México y Mar del Sur», en *Estudios de Historia Social y Económica de América*, Revista de la Universidad de Alcalá, n.º 6, 1990, p. 63.

⁵² DE ÁVILA MARTEL, Alamiro y BRAVO LIRA, Bernardino: «Nuevo régimen del comercio...», art. cit., p. 156.

⁵³ Véase DE ABREU Y BERTODANO, 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, pp. 189-195.

por temor fundado de enemigos o piratas o por cualquier accidente que inhabilite al buque para continuar su navegación...⁵⁴. Para prevenir tal situación existían ya las «Ordenanzas para remedio de los daños, e inconvenientes, que fe figuen de los defcaminos, y arribadas maliciosas de los navios que navegan a las Indias Occidentales, 17 de enero de 1591»⁵⁵. En ellas se disponía que quienes arribaran maliciosamente o sin ocasión precisa, apartándose de las flotas sin licencia perderían los navíos y las mercaderías que llevaban en ellos más las penas corporales correspondientes⁵⁶. Posteriormente, en la Rec. Ind. lib. IX, tit. XXXVIII, leyes I a VII, XIII Y XV se consignaba lo dispuesto en los capítulos I (2), 5, 6, 8, 9 y 11 de la ordenanza citada, y se le dedica todo el título a las arribadas de los navíos. También las «Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la M. N. y M. L. Villa de Bilbao» contenían disposiciones al respecto⁵⁷.

A mediados del siglo XVI, e inicios del s. XVII, se dispuso que cualquier embarcación que partiera de España a las Indias o que se dirigiera de un puerto indiano a otro perdería toda aquella mercancía que llevase fuera de registro⁵⁸. Los oficiales reales estaban obligados a que, de oficio, visitaran los bajeles en los puertos indianos y a investigar la mercancía para verificar que no transportaran nada fuera de registro⁵⁹. Los juicios de contrabando llevados a cabo en Indias se debían sustanciar de manera breve⁶⁰ y las apelaciones se hacían directamente al Consejo de Indias⁶¹. Los corregidores de los puertos podían conocer de la saca de bienes prohibidos, así como de su introducción, pese a las jurisdicciones especiales que hubiera a este respecto. Por ello, el corregidor podía castigar al



⁵⁴ Véase ESCRICHE, Joaquín: *Diccionario razonado de legislación civil, penal, comercial y forense*, edición y estudio introductorio por María del Refugio González, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, 1993, *sub. voce* «arribada».

⁵⁵ *Ordenanzas para remedio de los daños, e inconvenientes, que fe figuen de los defcaminos, y arribadas maliciosas de los navios que navegan a las Indias Occidentales, 17 de enero de 1591*, Madrid, Por la Viuda de Antonio Marín, 1619.

⁵⁶ *Ibid.*, núm. 2.

⁵⁷ *Ordenanzas de la ilustre Universidad y Casa de Contratación de la M. N. y M. L. Villa de Bilbao*, En la Oficina de la Viuda de D. Manuel Fernandez, Madrid, 1769, cap.18, núm. 21.

⁵⁸ En la Rec. Ind., Lib. 3, tit. 17, ley 1. También en el *Teatro de la legislación universal...*, tomo IX, pp. 155-156.

⁵⁹ Rec. Ind., lib. 3, tit. 17, ley 9.

⁶⁰ Rec. Ind., lib. 6, tit. 17, ley 6.

⁶¹ Rec. Ind., lib. 3, tit. 17, ley 4.

que delinquía en la mar, aunque no fuera súbdito, ni la mar de su territorio⁶².

En cuanto a la repartición del comiso, una vez descontados los derechos reales y la sexta parte para los jueces, quienes recibían además la tercera parte de las penas impuestas⁶³, la tercera parte era para el denunciador, salvo en el caso en el que el este no hubiese invertido nada en la aprehensión del contrabando, circunstancia en la que se debía moderar su participación⁶⁴. Los virreyes y demás ministros que conocían las causas de contrabando también debían dar cuenta al Consejo, señalando los géneros comisados y calculando su valor, para que en vista de ello se resolviera lo conducente⁶⁵.

En lo referido a Perú, señala Escalona y Agüero que las causas de contrabando debían determinarse por un oidor de la Real Audiencia de Lima nombrado por el virrey, quien acostumbraba siempre nombrar al más antiguo, sin que pudiese llevar una tercera parte en las condenas que impusiese. También conocían de las causas de contrabando los oficiales reales, quienes llevaban una sexta parte de lo condenado. Las mercancías que caían en comiso en Perú debían enviarse a España, como estuvieren, salvo que fuesen perecederos, que debían venderse⁶⁶.

El comercio de Perú con China estaba prohibido, mientras que respecto al existente entre el virreinato de Nueva España y el del Perú se autorizaba un intercambio de hasta 200.000 mil ducados al año, los mismos que se podían llevar en plata a México en navíos de permiso. Este tráfico se prohibió en el virreinato del conde de Chinchón (Luis Jerónimo Fernández de Cabrera y Bobadilla de la Cerda, del 14 de enero de 1629 al 18 de diciembre de 1639), debido a que se aprovechaba la ruta para el contrabando de ropa de China. Se acordó que ambos virreyes podrían autorizar el envío una vez al año de 200 toneladas cuando así conviniese y lo decidiese el virrey del Perú, con acuerdo de la Real Audiencia y oficiales reales. En esos navíos podrían llevarse hasta 200.000 ducados. Debemos destacar que se denegaba que en dichos bajeles se llevasen vinos a cualquier reino a trueque de mercaderías, ni por otra causa, so pena de comiso⁶⁷.

Por real cédula de cinco de marzo de 1607 se prohibía llevar mercancías de España desde la Nueva España al Perú, so pena de perdimiento de ellas⁶⁸. Se prohibió asimismo que fueran navíos mercantes en conserva con los galeones que llevaban la plata del puerto del Callao en su trayecto al norte, *porque estos no yendo armados, antes desayudan, que ayudan, y en las ocurrencias de guerra podrán embaracar con la obligación de su defensa, demás de que en ellas es fácil embarcar mucha hacienda, que no registrada, por no pagar la avería, la*

⁶² Véase VILLADIEGO, Alonso de: *Instrucción política...*, op. cit., f.º 256.

⁶³ Ibid., f.º 259.

⁶⁴ Rec. Ind., lib. 3, tit. 17, ley 7. Véase también la ley 11, mismo libro y título.

⁶⁵ Real cédula de 30 de septiembre de 1714, en AYALA, Manuel Josef de: *Diccionario de gobierno y legislación de Indias*, Madrid, edición de Milagros del Vas Mingo, Ediciones de Cultura Hispánica, Agencia Española de Cooperación Internacional, 1989-1996, t. IV, p. 246.

⁶⁶ ESCALONA Y AGÜERO, Gaspar de: *Gazophilatium...*, op. cit., f.º 175.

⁶⁷ Ibid., f.º 176.

⁶⁸ HEVIA BOLAÑOS, Juan de: *Curia Philipica, Nueva Impresión*, Madrid, Josef Doblado, 1783, p. 484.

*pagarán en las naos del rey, donde va todo el tesoro embarcado, así de su magestad como de particulares*⁶⁹.

El comercio entre Perú y el puerto de Buenos Aires estaba vedado y bajo las mismas penas de comiso. Se declaraba perdido todo el hierro, esclavos, palo y otras mercaderías provenientes de Brasil, Angola, Guinea y cualquier otra posesión de la Corona de Portugal e Indias Orientales, si no proviniese de Sevilla en navíos despachados por la Casa de Contratación⁷⁰.

En 1720 se dictó el «Proyecto para galeones», que se encargó de reglamentar los navíos de registro y permitió con ellos la travesía de barcos de manera aislada y su arribo a diferentes puertos indios, abiertos al comercio con la Península. Posteriormente, el tráfico comercial recibió una nueva reglamentación en 1765, y el 12 de octubre de 1778 se generalizó el régimen de libre comercio en Indias con el reglamento expedido para tal fin⁷¹.

En febrero de 1724 se les instó al virrey de la Nueva España y demás autoridades indianas a que no tolerasen ni disimularan la entrada de mercancías de contrabando en sus respectivas jurisdicciones⁷². Asimismo, el comercio ilícito de franceses y holandeses en la Nueva España debía ser combatido por las autoridades virreinales⁷³.

A decir de Araúz Monfante, una excelente prueba de la posición de resistencia pacífica de España ante las pretensiones inglesas y el problema del contrabando holandés en América fue la real cédula de 30 de mayo de 1734 relativa a las aprehensiones de embarcaciones extranjeras en rumbos sospechosos. Tal norma establecía como antecedente que regularmente los corsarios apresaban toda embarcación que encontraban, por lo que en el momento del juicio aparecían dudas, pues no había más pruebas que la declaración de las partes, mientras las testimoniales presentadas eran siempre contradictorias. La real cédula respondía a una consulta formulada el 12 de enero de ese año para presentar un criterio sobre qué embarcaciones podían ser de buena presa. Se estableció finalmente estas serían todas aquellas embarcaciones que se encontrasen dadas fondo sobre la costa o navegando en rumbos sospechosos, sin importar que hubieran sido impelidas por el viento. En caso de que las

⁶⁹ ESCALONA Y AGÜERO, Gaspar de: *Gazophilatium...*, op. cit., fol. 178.

⁷⁰ *Ibid.*

⁷¹ DE ÁVILA MARTEL, Alamiro, y Bernardino BRAVO LIRA: «Nuevo régimen del comercio...», art. cit., pp. 136-137.

⁷² *Real Cédula al virrey de la Nueva España, Audiencias, gobernadores, oficiales reales y Cabildos seculares, repitiendo las órdenes dadas sobre que en los dominios de la Nueva España no se permita el comercio de navíos extranjeros*, AGI, Indiferente General, legajo 538, Libro YY, 11, folio 238 (tomado de MURO OREJÓN, Antonio: *Cedulario Americano del siglo XVIII*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1977, tomo III, núm 6).

⁷³ Son las siguientes: Real Cédula de 10 de junio de 1725, sobre que no se permita en el reino de Nueva España el menor comercio a los piratas franceses que se tiene entendido pasan a aquellas costas: AGI, Indiferente General, legajo 538, Libro YY 11, folio 253 (tomado de MURO OREJÓN, Antonio: *Cedulario Americano...*, op. cit., tomo III, núm. 15), y Real Cédula de 16 de septiembre de 1725 sobre que no se permita en el reino de Nueva España el menor comercio a los navíos holandeses que se tiene entendido pasan a aquellas costas, en AGI, Indiferente General, Legajo 538, Libro YY 11, folio 258 (tomado del *Cedulario Americano...*, tomo III, núm. 18).

partes presentaran versiones opuestas, se atendería a la de los corsarios, sin despreciar las de los apresados, siempre y cuando pudieran perfeccionarse con careos u otros medios de prueba⁷⁴.

Debido a que se presentaron irregularidades en la venta de los comisos en la Nueva España por los bajos avalúos hechos previamente a la subasta (con lo que se afectaba el comercio lícito), el 1 de junio de 1740 se ordenó que en las subastas las mercancías se remataran al mejor postor, y en caso de que la última postura en la subasta fuera menor al valor de los bienes, estos se debían adjudicar a la Real Hacienda, quien se encargaría de hacer el repartimiento de acuerdo con la última oferta presentada⁷⁵. Posteriormente, el 18 de junio de 1741 nuevamente se les ordenó a los virreyes indianos, gobernadores y oficiales reales que en los puertos americanos debían vigilar que no se comerciaran mercancías fuera de registro y que se debía castigar a los contrabandistas con las penas ya establecidas en las leyes de Indias⁷⁶. Se estableció mediante real resolución en 1752 que nunca se registrasen los libros para hacer prueba plena a los mercaderes si no se tenía de antemano sospecha suficiente contra ellos⁷⁷.

El 7 de febrero de 1756, a propósito del apresamiento de la balandra holandesa *Príncipe de Orange* por la balandra corsaria *Nuestra Señora de los Dolores*, alias *La Tramposa*, se expidió una cédula real dirigida al gobernador de la isla Española y presidente de la Real Audiencia de Santo Domingo, por la que se ordenó que en los reinos de Indias se exigiese en los apresamientos de comercio ilícito hechos en tiempo de paz un 5 % de derechos reales de todo lo apresado por las embarcaciones corsarias, además del octavo del Almirantazgo⁷⁸.

Meses después, el 4 de abril de 1756 se dictó una real cédula en la que se ordenaba a los virreyes de Nueva España, Perú y Nuevo Reino de Granada, gobernadores, oficiales de la Real Hacienda, jueces, justicias, etc., en orden a cumplir lo dispuesto por las reales cédulas de 26 de junio de 1752 y 4 de junio

⁷⁴ Véase ARAÚZ MONFANTE, Celestino Andrés: *El contrabando holandés...*, op. cit., tomo II, pág. 63. El texto de la *Real cédula de Felipe V, de 30 de mayo de 1734 para que los virreyes, presidentes de las Audiencias y gobernadores de los reinos del Perú y Nueva España, hagan se observe y cumpla la resolución que se expresa sobre las dudas, que se ofrecen, con las presas hechas por los corsistas de embarcaciones extranjeras*, en AGI, Indiferente General, legajo 538, Libro YY 11, folio 339 (tomado de MURO OREJÓN, Antonio: *Cedulario Americano...*, tomo III, núm. 83).

⁷⁵ *Despacho de 1 de junio de 1740 para que en los reinos de Nueva España, el Perú y Santa Fe, se practique lo que se ordena en cuanto a las circunstancias con que se han de ejecutar los inventarios, avalúo, remate y repartimiento de los comisos que se hicieren, averiguación de los culpados y modo en que se han de enviar los testimonios que de todo ello se formaren, con lo demás que se refiere*, en AGI, Indiferente General, legajo 539, Libro YY 12, folio 28 (tomada de MURO OREJÓN, Antonio: *Cedulario Americano...*, tomo III, núm. 116).

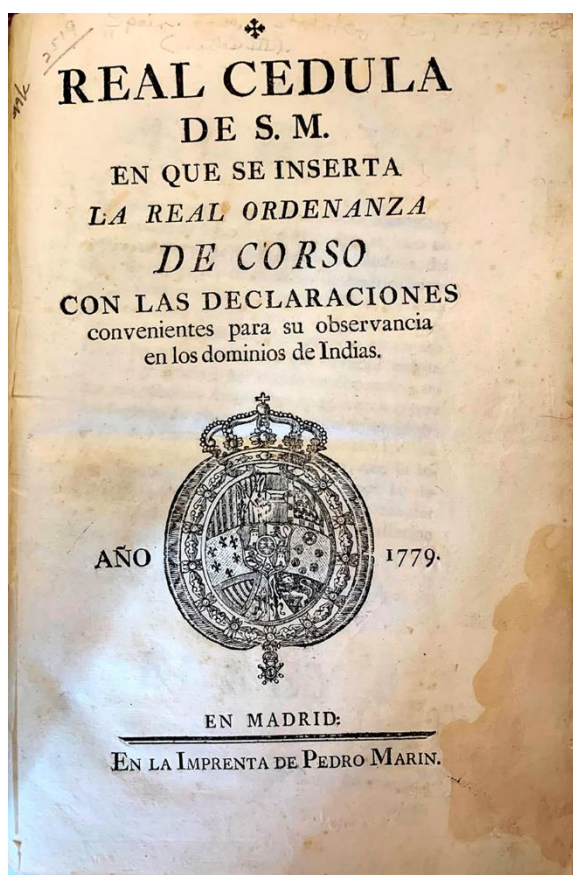
⁷⁶ Real cédula de 18 de junio de 1741 para que los virreyes de las Indias, los gobernadores y oficiales reales de sus puertos y los demás ministros de estos y de aquellos reinos, celen y eviten los fraudes de la carga y descarga de todos los navios y apliquen a los contraventores las penas establecidas por leyes y reales órdenes.

⁷⁷ AGUIRRE, Severo: *Prontuario alfabético y cronológico...*, op. cit., p. 79.

⁷⁸ *Real cédula de siete de febrero de 1756 para que en los reynos de las Indias se exija un cinco por ciento por derechos reales de todo lo que se apresse en ellos, además del octavo del Almirantazgo*, Buen Retiro.

de 1753, que en los juicios de comisos de embarcaciones o mercancías de extranjeros, se almacenasen íntegramente (a excepción de aquellos que pudieran deteriorarse y que debían ser subastados al mejor postor, depositándose su producto con el resto del comiso) hasta el momento en que los ministros reales recibieran la aprobación en su caso o la anulación de sus sentencias. Esta disposición no era aplicable para los casos de contrabando en donde los interesados fuesen únicamente vasallos del rey⁷⁹.

El 11 de julio de 1758 mediante real orden se les ordenó a los virreyes, gobernadores, oficiales reales y demás ministros indianos que en materia de almojarifazgo y alcabala, que en los comisos se debían aplicar las disposiciones que sobre el tema contenía la Recopilación de leyes de Indias⁸⁰. En lo primero,



el libro VIII, título XIV, ley 1, establecía que del valor de las cargazonas para las Indias se debían cobrar en Sevilla 5 % y en las Indias 10 %; para los vinos, en Sevilla sería un 10 % y en Indias otro 10 %; es decir, un total de 15 % de almojarifazgo por las mercancías en general y 20 % por los vinos. Esta disposición señala como origen el cobro que indebidamente se hacía en Cuba de un almojarifazgo de 10 % únicamente⁸¹. En cuanto a la alcabala, la real orden establecía que se debía percibir el 4 % de alcabala antigua y moderna, tal como lo establecía el libro VIII, título XVII, ley IX de la Recopilación de leyes de Indias.

En 1760, por real instrucción del 10 de noviembre, se ordenó que las causas de contrabando fueran determinadas con la mayor brevedad posible y se fijaron una serie de penas a los reos de dicho delito. En diciembre de ese año se expidió otra instrucción en la

que se dispuso que en Cádiz todo lo que se encontrase de contrabando en los navíos que partían hacia las Indias o arribaban de ellas se debía depositar en la Real Aduana del puerto y venderse por el superintendente general⁸², a quien tocaba conocer de las causas formadas en la materia. Se estableció que

⁷⁹ Real Cédula sobre comisos de 4 de abril de 1756. AGI, Indiferente General, 1.828.

⁸⁰ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, Madrid, Julián de Paredes, 1681, 4 tomos.

⁸¹ *Real orden sobre comisos de 11 de julio de 1758 y demostración práctica*, AGI, Indiferente General, 1.828.

⁸² El superintendente era, según PIETSCHMANN, Horst: *un funcionario encargado de la supervisión máxima de un conjunto de responsabilidades muy específico y que al mismo tiempo contaba con autoridad sobre los funcionarios subordinados del área* (véase su trabajo: *Las reformas borbónicas y el sistema de intendencias en Nueva España. Un estudio político administrativo*, Fondo de Cultura Económica, México, 1996, p. 39).

para terminar con los contrabandistas se debía proceder contra ellos por la vía de la Inquisición⁸³.

A los denunciadores les correspondía una cuarta parte del importe de los géneros aprehendidos, otra cuarta parte le correspondía al subdelegado, siempre y cuando él dictara la sentencia, otra al real fisco y la restante para la Sala de Justicia del Consejo de Hacienda, en el caso de que se hubiera apelado a ella de la sentencia dictada en primera instancia. Si en este caso el comiso lo declaraba dicha junta, la cuarta parte del subdelegado pasaría al real fisco. Si no había apelación al Consejo, la parte que le correspondía a este debía pasar a manos del superintendente general⁸⁴. La parte correspondiente a este último se otorgó únicamente hasta 1792, ya que por real decreto del 29 de febrero de ese año se resolvió que el superintendente de la Real Hacienda no percibiría más parte alguna del valor de los comisos y que dicha porción pasaría al real erario para evitar sospechas respecto de los intereses que los superintendentes pudieran tener en los juicios de contrabando⁸⁵. De todas las causas de las que conocieran los subdelegados, debían dar parte al superintendente general y además consultar con él la sentencia antes de ejecutarla⁸⁶.

Por otra parte, se pretendía alcanzar la uniformidad en los juicios de contrabando, para lo cual se dispuso que se habría de dictar una instrucción a los subdelegados⁸⁷. Esta instrucción se emitió el 22 de julio de 1761, en la que se estableció cuál habría de ser el procedimiento uniforme en dichos juicios⁸⁸.

El 14 de junio de 1764 se emitió una real cedula en la que se exponía que, dadas las confusiones existentes en la distribución de los comisos y presas, aún después de haber emitido la demostración del 11 de julio de 1758, era necesario que en las subsecuentes reparticiones de comisos y presas hechas por los navíos de la Real Armada como por los corsarios particulares que se avocaran al combate del contrabando, se sujetaran a la demostración práctica que para el efecto se adjuntaba y a las disposiciones de la Recopilación de leyes de los Reinos de las Indias y órdenes posteriores⁸⁹.

La demostración establecía que del valor de lo apresado se debían deducir los derechos reales a razón de 5 % y la octava parte correspondiente al Almirantazgo. De ahí se debían deducir los gastos y costas procesales (100 pesos aproximadamente, según la demostración); del resto, la sexta parte pertenecía al juez y oficiales reales que conocieron del juicio y declararon la presa como buena. Del remanente, el 10 % era para el denunciador.

⁸³ Véase la Real Cédula e Instrucción de 17 de Diciembre de 1760, en *Teatro de la legislación universal...*, tomo IX, pp. 116-120, arts. VIII-IX (a partir de este momento, «Instrucción 1760»).

⁸⁴ «Instrucción 1760», Art. XIII.

⁸⁵ *Real decreto de 29 de febrero de 1792, dirigido al excelentísimo señor don Diego Gardoqui, Secretario de Estado y del Despacho de Hacienda*, en *Teatro de la legislación universal...*, tomo IX, pp. 151-152.

⁸⁶ *Ibid.*, art. XV.

⁸⁷ *Ibid.*, art. XVII.

⁸⁸ Real cédula e instrucción de 22 de julio de 1761, en *Teatro de la legislación universal...*, tomo IX, pp. 120-137.

⁸⁹ *Real cédula sobre comisos de 14 de junio de 1764 y demostración práctica*, AGI, Indiferente General, 1.828.

Ahora bien, para los apresadores, entendiendo como tales la embarcación, marinería e infantería, ya sea de la Armada Real o corsaria, correspondía el 50 % del remanente, y el otro 50 % era para la Real Hacienda (en caso de que no hubiera denunciador, su parte pasaba a partes iguales para el apresador y esta última). Es importante destacar que estas disposiciones no eran aplicables en tiempo de guerra, ya que en esas circunstancias se debían observar las condiciones que el rey hubiera fijado en las patentes de curso otorgadas a los corsarios particulares.

Dada la tensa situación imperante con Inglaterra, y con el fin de evitar toda acción hostil innecesaria con embarcaciones inglesas, se le hizo llegar al departamento de marina de Cuba en enero de 1772 una real orden por la que se establecía que, en el caso de que una embarcación inglesa intentase hacer el contrabando u otra acción no estrictamente hostil, los buques de la armada y corsarios debían intimar por escrito al comandante del buque contrabandista a que se abstuviera continuar su actividad. Se estableció que se debía evitar el procedimiento de arresto de la embarcación o cualquier movimiento que pudiera advertirse hostil.

En otro orden, se ordenaba a las autoridades indianas evitar la entrada de embarcaciones extranjeras, ya fueran de guerra o de comercio, a puertos indianos. Ahora bien, si por una necesidad urgente entraban a dichos puertos, se les debía impedir a sus tripulaciones bajar a puerto o que examinasen o registrasen las fortificaciones locales. La real orden pretendía que el mayor esfuerzo para combatir a los contrabandistas y apresarlos se hiciera en tierra, claramente para evitar cualquier duda sobre su aprehensión que pudiera dar lugar a reclamaciones diplomáticas. Sin embargo, si la embarcación inglesa fuera la primera agresora, no era aplicable la obligación de prevenirle por escrito que abandonara el lugar, ya que correspondía defenderse y emplear la fuerza contra los agresores⁹⁰.

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. En los demás comisos, a los jueces se les debía entregar la tercera parte, en lugar de la sexta ya previamente establecida en la real cédula del 11 de junio de 1764, la misma que se revocaba en esa parte únicamente⁹¹.

Señala Antonio de Elizondo⁹² que la pena impuesta al contrabandista, así por mar como por tierra era:

⁹⁰ Real orden de 14 de enero de 1772 relativa a la detención de embarcaciones extranjeras, transcrita en el artículo 3 de la *Ynstrucción que han de obserbar los comandantes de los buques del rey, guarda-costas de esta ysla de Cuba, por el comandante de Marina, Juan Bautista Bonét*, Havana, 9 de agosto de 1774. AGS, Estado, 6.986.

⁹¹ Real cédula sobre comisos de 19 de marzo de 1772, AGI, Indiferente General, 1.828.

⁹² ELIZONDO, Francisco Antonio de: *Práctica universal forense de los tribunales de España y de las Indias*, Tercera reimpresión, Madrid, MCDCLXXIV, por D. Joachin Ibarra, Impresor de Cámara de Su Magestad, tomo I, p. 314, núm. 53. Asimismo, BOADA DE LAS COSTAS Y FIGUERAS, Pedro: *Adiciones...*, op. cit., pp. 78-79.

1. Que se mandase distribuir el comiso en cuatro partes iguales: una para el rey, una para el superintendente de la Real Hacienda, una para el juez sentenciador, una para el denunciante. En 1787 era una tercera parte, íntegra y sin deducción de derechos⁹³.

2. Cuatro años de presidio en uno de los de África por primera vez, ocho por la segunda y diez por la tercera⁹⁴ y

3. El pago de costas.

Respecto a los años de presidio, mediante real orden de 14 de junio de 1783 se estableció que a los defraudadores de rentas no se aplicase indistintamente a las armas y a la Marina, sino a los presidios de África⁹⁵.

En 1776 se dispuso que en las Indias, los virreyes, gobernadores pretoriales e intendentes debían nombrar sujetos confiables para que en sus respectivas jurisdicciones persiguiesen al contrabando, recibiendo a cambio la cuarta parte del valor de los comisos como premio⁹⁶. Posteriormente, en 1783, lo dispuesto respecto de las apelaciones en las causas de contrabando se modificó y se estableció que en las causas en donde estuviesen involucrados extranjeros como contrabandistas las apelaciones se debían resolver en los tribunales indianos. Un informe sobre el estado que guardaban para septiembre de 1776 los comisos de mar pendientes en Santo Domingo ilustra la cantidad de presas de contrabando remitidas para su determinación a los puertos indianos. En él se indica que los comisos de tierra eran 17, contra 22 de mar⁹⁷.

El 20 de enero de 1784, nuevamente en relación con las arribadas, se dictó una real orden que disponía que: *Para evitar el Comercio clandestino que hacen los extranjeros en nuestros puertos de América, donde entran de arribada con pretexto de contratiempos y necesidad de componer sus buques; u faltando á las leyes de la hospitalidad y al derecho de las gentes introducen sus géneros a pesar de todas las precauciones que dicta la prudencia para estos casos: ha resuelto S. M. que a ninguna embarcación particular extranjera se dé entrada en los puertos de sus dominios de Indias con pretexto alguno, incluso el de hospitalidad, sin excepción de bandera, y aunque alegue que se va a pique... Los buques de guerra que fueren en comisión legítima, o se hallaren en evidente necesidad, haciéndolo constar, podrán ser admitidos baxo las indispensables condiciones de allanarse a recibir la guarda y resguardo que se les debe poner a sus bordos...*⁹⁸.

⁹³ Real Orden de 11 de enero de 1787, en AGUIRRE, Severo: *Quaderno de continuación y suplemento a las dos impresiones que van hechas del prontuario alfabético y cronológico por orden de materias de las instrucciones, ordenanzas, reglamentos, pragmáticas, y demás reales resoluciones no recopiladas, expedidas para la administración de justicia, y gobierno de los pueblos del reyno*, Madrid, En la Oficina de Benito Cano, MDCCXCVII, p. 28.

⁹⁴ BOADA DE LAS COSTAS Y FIGUERAS, Pedro: *Adiciones...*, op. cit., p. LXXXVII.

⁹⁵ AGUIRRE, Severo: *Quaderno de Continuación y Suplemento...*, op. cit., p. 13.

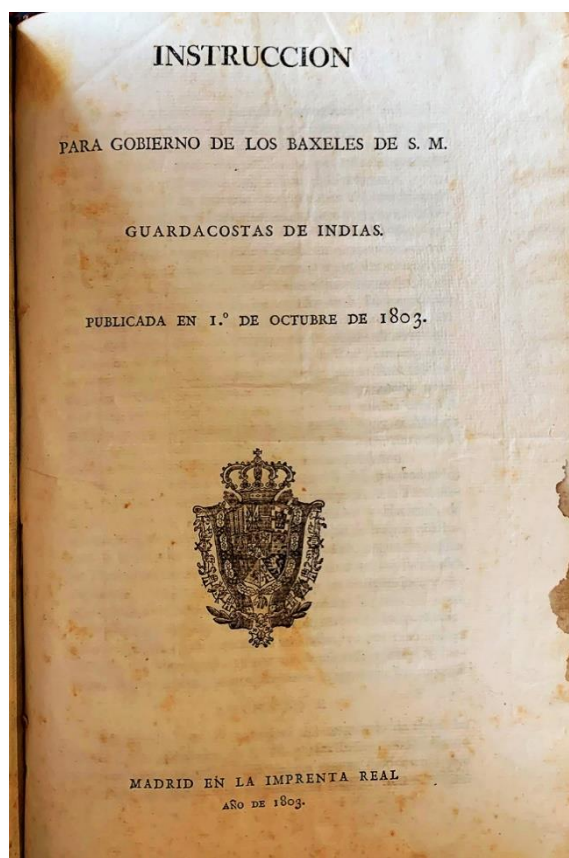
⁹⁶ Real cédula de 15 de agosto de 1776, en *Teatro de la legislación universal...*, tomo IX, p. 163.

⁹⁷ Real cédula de 6 de octubre de 1783, en *Teatro de la legislación universal...*, tomo IX, p. 163. Véase *Expedientes sobre estados de las presas y comisos en aqa. ysla hasta 1776 con un testimonio de los expedtes. de ellos que habia pend. en aql. Tribn. hasta 1776 (1772-1776)*, AGI, Santo Domingo, 1.071.

⁹⁸ Véase BENTURA BELEÑA, Eusebio: *Recopilación sumaria de todos los autos acordados de la Real Audiencia y sala del crimen de esta N. E.*, Por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros, México,

Respecto de la repartición de los bienes apresados a contrabandistas⁹⁹, el 27 de mayo de 1784 se emitieron unas nuevas demostraciones de cómo se debían repartir los comisos¹⁰⁰ de tierra, de mar y los mixtos hechos en Indias. Se estableció que al juez se le debía dar la sexta parte del resultante de haberle restado los derechos reales, los gastos y costas y añadido las multas al comiso. Del resto, la mitad era para el corsario o, si lo hubo, para la tropa y el buque apresador del rey. El resto se dividía en tres partes: una para el Consejo Real y Supremo de Indias, otra para el superintendente y otra para el ramo de comisos.

Por instrucción del 29 de junio de 1784 se les encomendó especialmente a los capitanes y comandantes generales de provincia la persecución y exterminio de los contrabandistas, para lo cual se les enviaría tropa suficiente de acuerdo con lo dispuesto por el monarca¹⁰¹. En cuanto a la repartición de los géneros de contrabando, la tropa que estuviera al mando de las autoridades mencionadas y que hubiera aprehendido las mercancías recibiría la cuarta parte de las multas y del valor de lo apresado después de su venta. Lo recibido por la tropa se debía dividir en



1787. Auto acordado del 20 de enero de 1784, primer foliaje, tomo II, fol. 64. La real ordenanza para el establecimiento e instrucción de intendentes de ejército y provincia en el reino de la Nueva España en su artículo 83 ordenaba que los intendentes de la Real Hacienda, como autoridades concedentes de las patentes de corso, conocieran en los casos de arribadas. Véase *Real ordenanza para el establecimiento e instrucción de intendentes de ejército y provincia en el reino de la Nueva España*, Madrid, De orden de su magestad, 1786.

⁹⁹ Se dictaron en 1784 las *Demonstraciones formadas por la Contaduría General de Indias, y aprobadas por el rey a consulta del real y supremo Consejo de 27 de Mayo de 1784, para el modo de distribuir los comisos de tierra, los de mar y los mixtos de ambas clases que se hicieren en aquellos dominios, y aprobase el mismo supremo tribunal*. Véase BENTURA BELEÑA, Eusebio: *Recopilación sumaria de todos los autos...*, op. cit., tomo II, pp. 98-113. El 21 de febrero de 1786 se mandó observar el reglamento o demostración de 1784, en auto de esa fecha. Mediante real orden del 6 de mayo de 1786 se dispuso que tocaba a la superintendencia de la Real Hacienda el conocimiento de los contrabandos que se verificasen en los puertos habilitados e islas adyacentes para el comercio de Indias, a la ida, o a la vuelta de los bajeles de guerra o mercantes (véase AGUIRRE, Severo: *Continuación y suplemento...*, op. cit., p. 17).

¹⁰⁰ Según la advertencia 5a de la demostración, comisos de mar son todas aquellas aprehensiones que hubieran hecho los resguardos de mar, guardacostas, o cualquiera otra embarcación del rey o particular con patentes legítimas para ello.

¹⁰¹ Circular e Instrucción de 29 de junio de 1784, en *Teatro de la legislación universal...*, tomo IX, pp. 137-152.

tres partes: una para el oficial u oficiales por igual, y las otras dos partes para los sargentos, cabos, soldados y tambores, también por igual¹⁰².

El 9 de mayo de 1790 se expidió una real cédula por la que se prohibió que las personas que se hubieren dedicado al contrabando y no acreditasen haberlo dejado pasados tres años, no podrían obtener los oficios de alcaldes, regidores u otro de república¹⁰³.

En marzo de 1791, dada la precaria situación indiana, el rey, *deseando contener los daños que causan al Estado y a mi Real Hacienda los vasallos de mis dominios de Indias, que ocupan en el comercio clandestino, y no pudiendo mirar con indiferencia la triste suerte de sus familias...*, concedió un indulto general del delito de contrabando, siempre y cuando los contrabandistas no hubiesen cometido homicidio, pese a que existía ya disposición expresa al virrey de la Nueva España que negaba el indulto a los contrabandistas¹⁰⁴. Los que fueran desertores del Ejército o de la Armada debían presentarse en el término de dos meses en su provincia para cumplir su servicio, y si fueran contrabandistas comunes en el de cuatro meses ante el subdelegado de la Real Hacienda¹⁰⁵. Para poder acceder al indulto los contrabandistas debían acudir ante los subdelegados de Hacienda y entregarle los géneros de comercio ilícito que tuvieren en su poder, dar fianza por 2.000 pesos fuertes de no volver a incurrir en el delito de contrabando (si es que estaban en posibilidades económicas de hacerlo), y retirarse a trabajar a su domicilio para mantener a sus familias¹⁰⁶. Por otra parte, los que no comparecieran en el tiempo concedido ante las autoridades serían perseguidos hasta aprehenderlos e imponerles las penas correspondientes¹⁰⁷.

Finalmente, las disposiciones sobre la repartición de los comisos quedaron derogadas por una real orden de fecha 6 de septiembre de 1806, que dispuso que todas las presas de contrabando hechas por corsarios en tiempo de guerra les fueran adjudicadas íntegramente¹⁰⁸.

¹⁰² Idem., Arts. XXXII y XXXV. También se debe tener en cuenta la real orden de 24 de enero de 1790 referente a la especificación de las circunstancias ocurridas en la aprehensión para efectos de la repartición del comiso. Esta real orden se puede consultar en el *Teatro de la legislación universal...*, tomo IX, pág. 153.

¹⁰³ *Real cédula de S. M. y Señores del Consejo de 19 de mayo de 1790, en que se declara que las personas que se hayan ocupado en el contrabando y no acrediten haberle dejado pasados tres años, no puedan obtener los oficios de república*, Barcelona, Por la viuda de Piferrer, Impresora de S. M., 1790.

¹⁰⁴ *Real cédula de 10 de diciembre de 1725 para que el virrey de Nueva España y gobernadores de aquel reino, hagan publicar por bando lo resuelto por V. M. sobre que no se admitan a indulto las causas de ilícito comercio*, en AGI, Indiferente General, legajo 538, Libro YY 11, folio 262 (tomado de MUÑOZ OREJÓN, Antonio: *Cedulario Americano...*, tomo III, núm. 23).

¹⁰⁵ *Real decreto del 18, e Instrucción del 22 de marzo de 1791, en Teatro de la legislación universal...*, tomo IX, pp. 164-168. El 22 de julio de ese año se publicó por bando en la ciudad de México (véase *Bando insertando el real decreto que concede indulto a los contrabandistas*, AGN, Bandos, Vol. 16, expte. 24 bis, f.º 39 bis).

¹⁰⁶ *Ibid.*, arts. I y II.

¹⁰⁷ *Ibid.*, art. VIII.

¹⁰⁸ Véase GUTIÉRREZ FLORES ALATORRE, Blas José: *Apuntes sobre los fueros militares, federales y demás vigentes en la república*, Imprenta de J. M. Aguilar Ortiz, México, 1876, tomo 1, p. 702.

4. Las compañías de comercio y el combate al contrabando: la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas y la Real Compañía de Filipinas

A partir de las nuevas condiciones estipuladas tras la firma del Tratado de Utrecht, la amenaza inglesa sobre las Indias, cuya mejor defensa frente a un intento de conquista era su tamaño y la sólida implantación hispánica, estaba agravada por intentos de usurpaciones territoriales, el contrabando y debilidades propias, sobre todo en Panamá y Cuba¹⁰⁹. Dentro de las medidas adoptadas por Felipe V para contrarrestar el poderío naval inglés y abatir el contrabando que las naciones europeas hacían en las Indias estuvo crear una serie de fuertes compañías comerciales con concesiones monopolistas para comerciar en el continente americano¹¹⁰. En esos momentos, la urgente necesidad de mejorar las defensas americanas propiciaba la aprobación de compañías comerciales de corte militar que golpeasen al contrabando¹¹¹.

Pese a la oposición de los consulados y del Consejo de Indias, el 25 de septiembre de 1728 se fundó la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, publicándose en esa fecha sus privilegios. Contaba al nacer con *una compleja y eficaz plataforma de infraestructuras, recursos materiales y naturales, personal, tradición marítima y tecnología en el país vasco, difícilmente equiparables por otras provincias del reino...*¹¹². La compañía subsistió hasta 1784, pues a partir del 8 de julio de ese año se aprobó la creación de una nueva compañía que la absorbiera, denominada Real Compañía de Filipinas.

Básicamente, y de acuerdo con lo señalado por Hussey, el clausulado de la cédula de fundación de la compañía establecía que debía despachar dos buques anuales de 50 cañones, aproximadamente, y bien armados a Caracas. Las embarcaciones podían cargar toda clase de mercancías en España y descargar lo que desearan en La Guaira y el resto en Puerto Cabello, puertos entre los que podía comerciar con entera libertad. La compañía gozaba de la protección real, con orden expresa a las autoridades indianas de reconocer los privilegios a ella otorgados.

¹⁰⁹ En el caso concreto de Cuba, en 1737 se discutió la aprobación de un proyecto para integrar una compañía corsaria integrada por seis bajeles, con base en La Habana, por ser esta *la llave de la Nueva España*. El proyecto fue aprobado y puesto en operación ese mismo año. Véase *Copia del proyecto del señor infante almirante sobre el establecimiento de una escuadra que se emplee en el curso, a fin de que se den providencias para su puntual cumplimiento, 19 de septiembre de 1737* (AGN, Reales cédulas originales, vol. 57, expte. 54, f.º 12). Al virrey de la Nueva España se le ordenó proveer las ayudas necesarias para el abastecimiento de la escuadra. La mitad de ella se establecería en las costas de Cartagena y la otra mitad en La Habana. Véase *El marqués de Somodevilla al Arzobispo Virrey de la Nueva España, con noticia de las providencias de la salida de la escuadra que se tenía en proyecto y previene las conducentes a su manutención, 30 de septiembre de 1737* (AGN, Reales cédulas originales, vol. 57, expte. 60, f.º 6). Ambos documentos también en *Aviso del establecimiento de una escuadra en la Habana y copias del proyecto del señor infante Don Felipe, 7 de enero de 1738* (AGN, vol. 58, expte. 12, f.º 14).

¹¹⁰ Véase BERNAL, Beatriz: «La política comercial marítima de España en Indias», en *Estudios en homenaje a Jorge Barrera Graf*, Instituto de Investigaciones Jurídicas-UNAM, México, 1989, tomo I, p. 219.

¹¹¹ HUSSEY, Ronald Dennis: *La Compañía de Caracas 1728-1784*, trad. Leopoldo Landaeta, Banco Central de Venezuela, Caracas, 1962, p. 37.

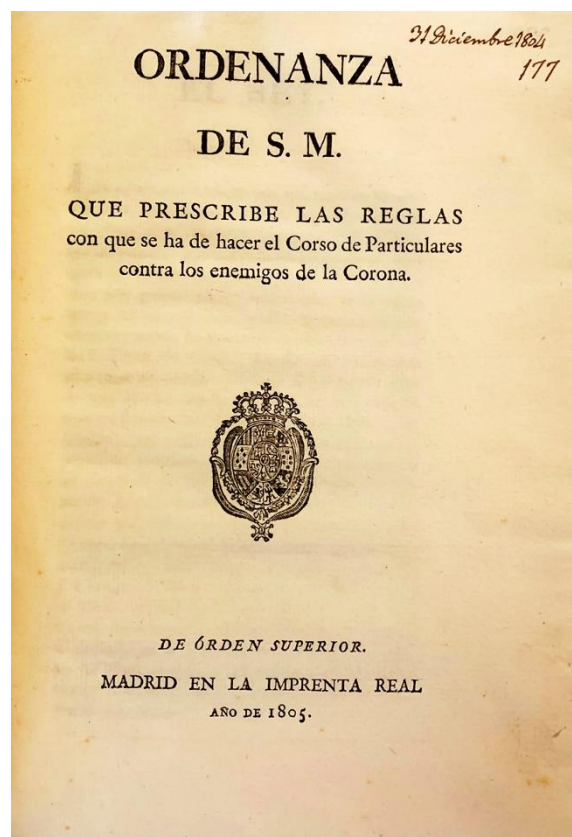
¹¹² VIVAS PINEDA, Gerardo: *La aventura naval de la Compañía Guipuzcoana de Caracas*, Caracas, Fundación Polar, 1998, p. 29.

En lo referente a las presas, de acuerdo con el artículo 5, el gobernador de Caracas era quien tenía la competencia para conocer todo lo concerniente a la captura de los contrabandistas, las presas y las operaciones y agentes de la compañía en Indias, inhibiendo a los virreyes, audiencias, ministros, tribunales, presidentes, capitanes generales, corregidores, gobernadores, alcaldes mayores y ordinarios, y cualquiera otros jueces u justicias de América. Las apelaciones en estos procedimientos se elevaban ante el Consejo de Indias¹¹³. En el supuesto de que los apresamientos se llevaran a cabo durante el viaje de regreso a España, el juez competente era el de arribadas.

Como guardacostas, la compañía debía mantener una o más de sus embarcaciones de carga y algunos menores para que patrullasen la costa, con toda la autoridad necesaria para apresar a los buques contrabandistas. En cuanto a la repartición de las presas, la compañía gozaba de un régimen especial. Los buques y mercancías declaradas de buena presa se venderían exentas del pago de alcabala y su producto se dividiría en dos terceras partes para la empresa y un tercio para oficiales y tripulación. Además, gozaba de un derecho de preferencia en la compra de las mercancías apresadas y estaba autorizada a venderlas como si se hubieran traído directamente de la Península¹¹⁴. Los prisioneros extranjeros se debían remitir al intendente de marina en España.

Para todo lo no expresado en la real cédula de su fundación, la compañía se debía atener a lo establecido por la ordenanza de curso de 1674 y por el «Proyecto de Galeones» de 1720¹¹⁵.

El éxito de la Compañía Guipuzcoana en el combate al contrabando se evidencia por la creación en Curazao por parte de los holandeses de una compañía compuesta por cuatro balandras, comandada para el combate por el capitán español Gabriel Jacob Moreno Henríquez¹¹⁶. El logro de la Compañía indujo a que en 1731 se brindase el apoyo necesario para el establecimiento de



¹¹³ HUSSEY, Ronald Dennis: *La Compañía de Caracas...*, op. cit., p. 66.

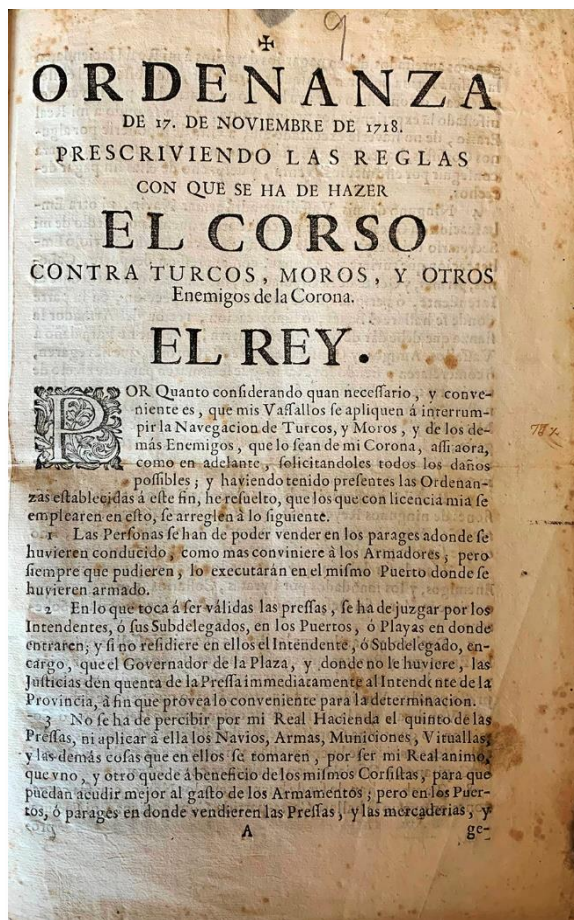
¹¹⁴ *Ibid.*, p. 67. La real cédula sobre comisos de 14 de junio de 1764 no era aplicable a las presas efectuadas por la compañía, de acuerdo con la nota en ella inserta, al final de la demostración relativa a los comisos de mar.

¹¹⁵ *Ibid.*, p. 68.

¹¹⁶ *Consulta del Consejo de Indias del 8 de agosto de 1738 sobre presas hechas a holandeses en los mares de América, de las que ha pedido su restitución el ministro de los Estados Generales. Oficios que ha pasado el marqués de Sn Gil en quanto a estos asuntos* (AGS, Estado, 6.361).

la Real Compañía de Filipinas, cuyo ámbito de acción tendría como centro la ciudad de Manila¹¹⁷. El 29 de mayo de 1733 se constituyó mediante real provisión de Felipe V¹¹⁸; sin embargo, según Araúz Monfante este fue un primer establecimiento fallido, y no sería sino hasta 1785 cuando efectivamente entraría en funciones¹¹⁹. De cualquier manera, es importante conocer los privilegios otorgados a la Compañía de Filipinas en materia de corso y presas.

En primer lugar, debemos señalar que la creación de la Compañía de Filipinas significó la derogación expresa de acuerdo con la prefación de la real provisión, de la ley XXXIV, título XXXV, libro IX de la Recopilación de Indias, misma que establecía limitantes al tráfico filipino. La compañía tendría una duración de 20 años, con la posibilidad de ampliarlos. La real provisión constaba de prefación y 58 artículos.



En cuanto a la tripulación de sus embarcaciones y sus oficiales, el capitán debía ser siempre español, al igual que al menos la mitad de la tripulación. Las embarcaciones podían arbolar la bandera real, y además contar con un sello particular con las armas de la ciudad de Cádiz. Además, dichas embarcaciones debían ser tratadas en los puertos americanos como si fueran de la Real Armada, y los oficiales y gente de mar que estuviere en servicio gozarían de los mismos fueros y privilegios que los de la mencionada armada¹²⁰.

Respecto a las presas, aquellas tomadas por los navíos de la compañía, tanto de piratas como de enemigos de la Corona, pasaban a ser propiedad de ella, debiendo pagar únicamente el 10 % de su valor a la Real Hacienda sobre el avalúo de sus efectos y casco, que podían vender o permutar los directores de la compañía o sus factores

¹¹⁷ ARAÚZ MONFANTE, Celestino Andrés: *El contrabando holandés...*, op. cit., tomo II, pág. 215.

¹¹⁸ Copia de la real provisión se puede consultar en MURO OREJÓN, Antonio: *Cedulario Americano...*, op. cit., tomo III, núm. 74, pp. 127 y ss. De cualquier manera, el corso filipino contra los moros se venía realizando ya desde tiempo atrás. En 1761 se ordenó que se entregaran anualmente cincuenta mil pesos al situado en Filipinas para armar corsarios contra los moros. Véase: *Minuta de la respuesta del virrey marqués de Croix al despacho de los oficiales reales de Manila, sobre la remisión de caudales adicionales en el real situado de Filipinas para la construcción de fuerzas y embarcaciones de corso en contra de los moros (Manila a 20 de julio de 1767)*, México a 2 de marzo de 1768 (AGN, Marina, Vol. 25, expte. 38, fols. 62-65).

¹¹⁹ ARAÚZ MONFANTE, Celestino Andrés: *El contrabando holandés...*, ibid., nota a pie número 762.

¹²⁰ Real provisión de 29 de mayo de 1733, arts. 16 y 37.

en cualquier puerto de los dominios de la Corona, quedando exenta de cualquier otro derecho¹²¹. Finalmente, la real provisión podía ser modificada a propuesta fundada de los directores de la compañía¹²².

Años más tarde, a raíz de la situación económica de Cuba y con el objetivo de combatir al contrabando y defender la isla junto con La Florida, además de abastecer de tabaco, azúcar y corambre a los puertos españoles y asistir a la armada de Barlovento, el 18 de diciembre de 1740 se fundó la Real Compañía de La Habana¹²³. La real cédula no contiene mayor disposición sobre presas, pese a que uno de los objetivos explícitos de su fundación fuese la lucha contra el contrabando. En su artículo XXXIII se establecía que la compañía debía armar a su costa las embarcaciones menores para el transporte y tráfico de sus mercancías de unos puertos a otros en Cuba, para recorrer así la costa sur de la isla y perseguir a los infractores. Debemos mencionar que la real cédula sobre comisos de 14 de junio de 1764 y demostración práctica establecía que por real cédula de 29 de julio de 1763 el monarca había decretado que desde el día 18 de ese mismo mes y año no estaba obligada la Compañía de La Habana a pagar otro derecho, aparte del octavo del Almirantazgo, por las presas efectuadas por sus corsarios, en los mismos términos que la Guipuzcoana. De lo anterior podemos entender que el repartimiento de las presas era el mismo que el de la compañía de Caracas. En cuanto a los privilegios, la compañía estaba bajo la protección real y sus navíos y dependientes gozaban de los mismos fueros y exenciones concedidas a la Real Armada¹²⁴.

Como podemos constatar, la Corona acudió al corso constantemente para defender las costas americanas y hostilizar al contrabando. La participación de empresarios, particulares y comerciantes que, asociados en compañías de comercio significaron una solución momentánea, al menos, al problema de abastecimiento y defensa indiano.

5. Conclusiones

a) El contrabando y la introducción de bienes prohibidos en el mercado indiano fue un problema crónico que la Corona de Castilla intentó frenar por todos los medios legales posibles. Es notable la problemática planteada en el comercio del Perú debido a los productos chinos en el siglo XVII.

b) El uso de los diversos mecanismos y herramientas de combate al comercio ilícito testifican esta lucha y la dimensión del problema.

c) La organización del tráfico mercantil no favorecía el combate a dichas actividades: se tenía un enorme mercado necesitado de productos a surtir.

d) La literatura jurídica procesal de la época se hizo presente en el análisis de los procedimientos y juicios de comiso, sus características y extremos procesales.

¹²¹ Real provisión..., art. 23.

¹²² *Ibid.*, art. 55.

¹²³ La real rédula de su fundación se puede consultar en MURO OREJÓN, Antonio: *Cedulario Americano...*, op. cit., tomo III, núm. 117, 1977, pp. 253 y ss.

¹²⁴ Real provisión de 29 de mayo de 1733, art. XXXVIII.

e) El curso marítimo fue una de las herramientas fundamentales para el combate al contrabando ante la imposibilidad material de que la armada naval pudiese desarrollar por sí misma la tarea.

Bibliografía, hemerografía y fuentes

BIBLIOGRAFÍA

- AIZPURÚA, Ramón: *Curazao y la Costa de Caracas. Introducción al estudio del contrabando en la provincia de Venezuela en tiempos de la Compañía Guipuzcoana. 1730-1780*, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela, Caracas, 1993.
- ALCARAZ Y CASTRO, Isidoro: *Breve instrucción del método, y práctica de los quatro juicios, civil ordinario, sumario de partición, executivo, y general de concurso de acreedores*, tercera edición, en la Oficina de Antonio Fernández, Madrid, 1781.
- ARAÚZ MONFANTE, Celestino Andrés: *El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVII*, Academia Nacional de la Historia, Fuentes para la historia colonial de Venezuela, Caracas, 1984, 2 tomos.
- BOADA DE LAS COSTAS Y FIGUERAS, Pedro: *Adiciones y repertorio general de la Práctica Universal Forense de los Tribunales Superiores é inferiores de España é Indias, un tratado individual de los seis juicios: civil ordinario, executivo, criminal, eclesiástico, extraordinario éx-abrupto, y del de contrabando*, Madrid, Ramón Ruiz, MDCCXCIII.
- CRUZ BARNEY, Oscar: *El curso marítimo*, México, Secretaría de Marina, Centro de Estudios Superiores Navales, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, 2013.
- CRUZ BARNEY, Oscar: *El curso marítimo. Influencias de la Ordonnance de la Marine de 1681 en el derecho hispanoindiano*, México, UNAM, IJ, 2009.
- DE ABREU Y BERTODANO, Félix Joseph: *Tratado jurídico-político sobre presas de mar y calidades que deben concurrir para hacerse legítimamente el Corso*, Cádiz, Imprenta Real de Marina, 1746.
- DOMÍNGUEZ VICENTE, Joseph Manuel: *Ilustración y continuación a la Curia Philipica, y corrección de las citas que en ella se hallan erradas*, Valencia, En la Imprenta que regenta Francisco Bertón, 1770, tomo tercero.
- ELIZONDO, Antonio de: *Práctica universal forense de los Tribunales de España, y de las Indias*, Madrid, por Don Joachin Ibarra Impresor de Cámara de S.M., MDCCCLXXXV, tomo V.
- ELIZONDO, Antonio de: *Práctica universal forense de los Tribunales de España, y de las Indias*, Madrid, por Don Joachin Ibarra Impresor de Cámara de S. M., MDCCCLXXXVI, tomo IV.
- ELIZONDO, Francisco Antonio de: *Práctica universal forense de los tribunales de España y de las Indias*, tercera reimpresión, Madrid, por D. Joachin

- Ibarra, Impresor de Cámara de Su Magestad, MCDCCCLXXIV, tomo I.
- ESCALONA Y AGÜERO, Gaspar de: *Gazophilatium Regium Perubicum*, Matriti, Ex Typographia Antonii Gonzalez Reyes, 1675.
- ESCRICHE, Joaquín: *Diccionario razonado de legislación civil, penal, comercial y forense*, edición y estudio introductorio por María del Refugio González, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, 1993.
- FELICIANO RAMOS, Héctor R.: *El contrabando inglés en el Caribe y Golfo de México (1748-1778)*, Publicaciones de la Excma. Diputación Provincial de Sevilla, Sevilla, 1990.
- GONZÁLEZ DE SALCEDO, Pedro: *Tratado jurídico político del contrabando*, 3.^a ed., Madrid, Por Juan Muñoz, 1729.
- GUTIÉRREZ FLORES ALATORRE, Blas José: *Apuntes sobre los fueros militares, federales y demás vigentes en la república*, Imprenta de J. M. Aguilar Ortiz, México, 1876, tomo 1.
- HEVIA BOLAÑOS, Juan de: *Curia Philipica*, Nueva Impresión, Madrid, Josef Doblado, 1783.
- HUSSEY, Ronald Dennis: *La Compañía de Caracas 1728-1784*, trad. Leopoldo Landaeta, Banco Central de Venezuela, Caracas, 1962.
- LÓPEZ JUANA PINILLA, Josef: *Tratado teórico-práctico de los juicios de contrabando*, Madrid, Imprenta de la Calle de la Greda, 1807.
- MONSÉGUR, Jean de: *Las nuevas memorias del capitán Jean de Monségur*, edición e introducción de Jean-Pierre Berthe, traducción de Florence Olivier, Blanca Pulido e Isabelle Véricat, UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas, IFAL, Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, México, 1994.
- OTERO LANA, Enrique: *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias. El curso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*, Madrid, Ed. Naval, 1992.
- PIETSCHMANN, Horst: *Las reformas borbónicas y el sistema de intendencias en Nueva España. Un estudio político administrativo*, Fondo de Cultura Económica, México, 1996.
- RUIZ ABREU, Carlos: *Comercio y milicias de Tabasco en la colonia. Gobierno del estado de Tabasco*, Instituto de Cultura de Tabasco, México, 1989.
- SWANSON, Carl E.: *Predators and prizes. American privateering and imperial warfare, 1739-1748*, University of South Carolina Press, 1991.
- 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, fíguiendo 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.
- VILLADIEGO, Alonso de: *Instrucción política, y práctica judicial, conforme al estilo de los Confejos, Audiencias, y Tribunales de Corte, y otros ordinarios del Reyno. Nuevamente corregida y enmendada*, Madrid, en la imprenta de Juan de Ariztia. A cofta de Francifco Lafo, mercader de libros, 1720.

VIVAS PINEDA, Gerardo: *La aventura naval de la Compañía Guipuzcoana de Caracas*, Caracas, Fundación Polar, 1998.

HEMEROGRAFÍA

BARRERA BASSOLS, Marco *et al.*: «Historias de piratas: Patas de palo y palo de tinte, la piratería en el sur de Quintana Roo», en *Arqueología Mexicana*. Consejo Nacional para la Cultura y las Artes-INAH, julio-agosto, vol. III, núm. 14, México, 1995.

BERNAL, Beatriz: «La política comercial marítima de España en Indias», en *Estudios en homenaje a Jorge Barrera Graf*, Instituto de Investigaciones Jurídicas-UNAM, México, 1989, tomo I.

CRUZ BARNEY, Óscar: «Influencias de la Ordonnance de la Marine de 1681 en materia de corso y presas», en *Derroteros de la Mar del Sur*, Perú, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana (Perú), Centro de Estudios Malaspinianos "Alessandro Malaspina" (Italia), Patronato del Faro a Colón (República Dominicana), el Centro Franco Iberoamericano de Historia Marítima (Francia), n.º 16, 2008.

CRUZ BARNEY, Óscar: «Notas sobre el corso y la patente de corso: concepto y naturaleza jurídica», en *Revista de derecho privado*, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, McGraw Hill, núm. 16, enero-abril, México, 1995.

CRUZ BARNEY, Óscar: «Sobre el régimen jurídico del corso marítimo en Francia: La Ordonnance de la Marine de 1681», en *Revista de historia naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, Armada Española, Año n.º 27, n.º 105, 2009.

DE ÁVILA MARTEL, Alamiro, y Bernardino BRAVO LIRA: «Nuevo régimen del comercio marítimo del siglo XVIII y su aplicación en el Pacífico Sur», en *Revista Chilena de Historia del Derecho*, Editorial Jurídica de Chile, núm. 5, Santiago, 1969.

KLOOSTER, Wim & Gert OOSTINDIE: «El Caribe holandés en la época de la esclavitud», en *Anuario de Estudios Americanos*, Escuela de Estudios Hispanoamericanos-CSIC, Sevilla, 1994, LI-2, 1994.

LORENZO JIMÉNEZ, José Vicente: «La Jurisdicción de Hacienda a finales del Antiguo Régimen», en *Anuario de Historia del Derecho Español*, Madrid, Ministerio de Justicia, tomo LXXXII, 2012.

OLMOS SÁNCHEZ, Isabel; «Contrabando y librecomercio en el Golfo de México y Mar del Sur», en *Estudios de historia social y económica de América*, Revista de la Universidad de Alcalá, n.º 6, 1990.

FUENTES

AGUIRRE, Severo: *Prontuario alfabético y cronológico por orden de materias de las instrucciones, ordenanzas, reglamentos, pragmáticas, y demás reales resoluciones no recopiladas, expedidas hasta el año de 1792 inclusive, que han de observarse para la administración de justicia, y gobierno de los pueblos del reyno*, Madrid, En la Oficina de Benito Cano, MDCCXCIII.

—*Continuación y Suplemento al Prontuario alfabético y cronológico por orden de materias de las instrucciones, ordenanzas, reglamentos, pragmáticas, y demás reales resoluciones no recopiladas, expedidas hasta el año de*

1792 inclusive, que han de observarse para la administración de justicia, y gobierno de los pueblos del reyno, Madrid, En la Oficina de Benito Cano, MDCCXCIV.

—*Quaderno de Continuación y Suplemento a las dos impresiones que van hechas del Prontuario alfabético y cronológico por orden de materias de las instrucciones, ordenanzas, reglamentos, pragmáticas, y demás reales resoluciones no recopiladas, expedidas para la administración de justicia, y gobierno de los pueblos del reyno*, Madrid, En la Oficina de Benito Cano, MDCCXCVI.

—*Quaderno de Continuación y Suplemento a las dos impresiones que van hechas del Prontuario alfabético y cronológico por orden de materias de las instrucciones, ordenanzas, reglamentos, pragmáticas, y demás reales resoluciones no recopiladas, expedidas para la administración de justicia, y gobierno de los pueblos del reyno*, Madrid, En la Oficina de Benito Cano, MDCCXCVII.

Auto acordado de la Real Audiencia de México del 20 de enero de 1784.

Aviso del establecimiento de una escuadra en la Habana y copias del proyecto del señor infante Don Felipe, 7 de enero de 1738.

AYALA, Manuel Josef de: *Diccionario de gobierno y legislación de Indias*, Madrid, edición de Milagros del Vas Mingo, Ediciones de Cultura Hispánica, Agencia Española de Cooperación Internacional, 1989-1996, t. IV.

Bando insertando el real decreto que concede indulto a los contrabandistas.

BENTURA BELEÑA, Eusebio: *Recopilación sumaria de todos los autos acordados de la Real Audiencia y sala del crimen de esta N. E.* Por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros, México, 1787.

Circular e Instrucción de 29 de junio de 1784.

Consulta del Consejo de Indias del 8 de agosto de 1738 sobre presas hechas a holandeses en los mares de América, de las que ha pedido su restitución el Ministro de los Estados Generales. Oficios que ha pasado el marqués de Sn Gil en quanto a estos asuntos.

Copia del proyecto del señor infante almirante sobre el establecimiento de una escuadra que se emplee en el corso, a fin de que se den providencias para su puntual cumplimiento, 19 de septiembre de 1737.

Demonstraciones formadas por la Contaduría General de Indias, y aprobadas por el Rey á consulta del real y supremo Consejo de 27 de Mayo de 1784, para el modo de distribuir los comisos de tierra, los de mar y los miztos de ambas clases que se hicieren en aquellos dominios, y aprobase el mismo supremo tribunal.

Despacho de 1 de junio de 1740 para que en los reinos de Nueva España, el Perú y Santa Fe, se practique lo que se ordena en quanto a las circunstancias con que se han de ejecutar los inventarios, avalúo, remate y repartimiento de los comisos que se hicieren, averiguación de los culpados y modo en que se han de enviar los testimonios que de todo ello se formaren, con lo demas que se refiere.

Diccionario de la Lengua Castellana, en que se explica el verdadero sentido de las voces, su naturaleza y calidad, Madrid, En la Imprenta de la Real Academia Española, Por la Viuda de Francisco del Hierro, 1732, tomo tercero.

Diccionario jurídico mexicano, séptima edición, Editorial Porrúa, UNAM, México, 1994, tomo I.

Discurso sobre la Real Ordenanza de Corso expedida por su Magestad en 1.º de febrero de 1762. Pruebase su concordancia y uniformidad con los principales Tratados de Paz, celebrados entre los Principes de Europa, y con el Derecho de Gentes. Efcrito en el referido año por Dn. Matheo Antonio Barberi. En BP, ms. II/2.839, f.º 262 r. Miscelánea de Ayala. Especialmente, fols. 263-273.

El marqués de Someruelos a D. Francisco Xavier Lizana, remitiendo el impreso de los premios que se ofrecen por la aprehensión o destrucción de un corsario.

El marqués de Somodevilla al Arzobispo Virrey de la Nueva España, con noticia de las providencias de la salida de la escuadra que se tenía en proyecto y previene las conducentes a su manutención, 30 de septiembre de 1737.

Expediente sobre habilitación de las lanchas a petición del consulado de Veracruz para perseguir a los corsarios franceses que cruzan por las costas de Yucatán. Año de 1810.

Expedientes sobre Estados de la presas y comisos en aqa. ysla hasta 1776 con un testimonio de los Expedtes. de ellos que había pend. en aql. Tribn. hasta 1776. (1772-1776).

GARRIGA, Josef: *Continuación y suplemento del Prontuario de Don Severo Aguirre, que comprehende las cédulas, resoluciones, etc., expedidas el año de 1805, y algunas de los anteriores*, Madrid, En la Imprenta de Repullés, 1806.

Minuta de la respuesta del virrey marqués de Croix al despacho de los oficiales reales de Manila, sobre la remisión de caudales adicionales en el Real Situado de Filipinas para la construcción de fuerzas y embarcaciones de corso en contra de los moros (Manila a 20 de julio de 1767), México a 2 de marzo de 1768.

MURO OREJÓN, Antonio: *Cedulario Americano del siglo XVIII*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1977, tomo III.

Ordenanças para remedio de los daños, e inconvenientes, que fe figuen de los defcaminos, y arribadas maliciofas de los navios que navegan a las Indias Occidentales, 17 de enero de 1591, Madrid, Por la Viuda de Antonio Marín, 1619.

Ordenanzas de la ilustre Universidad y Casa de Contratación de la M. N. y M. L. Villa de Bilbao. En la Oficina de la Viuda de D. Manuel Fernandez, Madrid, 1769.

Real Cédula sobre comisos de 19 de marzo de 1772.

Real Cédula al Virrey de la Nueva España, Audiencias, Gobernadores, Oficiales reales y Cabildos seculares, repitiendo las órdenes dadas sobre que en los dominios de la Nueva España no se permita el comercio de navíos extranjeros.

Real Cédula aprobando se den patentes de corso contra los que lleguen a cortar palo de tinta, 22 de abril de 1752.

Real Cédula de 10 de diciembre de 1725 para que el virrey de Nueva España y gobernadores de aquel Reino, hagan publicar por bando lo resuelto por V. M. sobre que no se admitan a indulto las causas de ilícito comercio.

Real Cédula de 10 de junio de 1725 sobre que no se permita en el Reino de Nueva España el menor comercio a los piratas franceses que se tiene entendido

pasan a aquellas costas.

Real Cédula de 15 de agosto de 1776.

Real Cédula de 16 de septiembre de 1725 sobre que no se permita en el Reino de Nueva España el menor comercio a los navios holandeses que se tiene entendido pasan a aquellas costas.

Real Cédula de 18 de junio de 1741 para que los virreyes de las Indias, los gobernadores y oficiales reales de sus puertos y los demás ministros de estos y de aquellos reinos, celen y eviten los fraudes de la carga y descarga de todos los navios y apliquen a los contraventores las penas establecidas por leyes y reales órdenes.

Real Cédula de 6 de octubre de 1783.

Real Cédula de Felipe V, de 30 de mayo de 1734 para que los virreyes, presidentes de las audiencias y gobernadores de los reinos del Perú y Nueva España, hagan se observe y cumpla la resolución que se expresa sobre las dudas, que se ofrecen, con las presas hechas por los corsistas de embarcaciones extranjeras.

Real Cédula de S. M. y señores del Consejo de 19 de mayo de 1790, en que se declara que las personas que se hayan ocupado en el contrabando, y no acrediten haberle dejado pasados tres años, no puedan obtener los oficios de república. Barcelona, Por la viuda de Piferrer, Impresora de S. M., 1790.

Real Cédula de siete de febrero de 1756 para que en los reynos de las Indias se exija un cinco por ciento por derechos Reales de todo lo que se apresse en ellos, además del octavo del Almirantazgo, Buen Retiro.

Real Cédula é Instrucción de 17 de Diciembre de 1760.

Real Cédula e Instrucción de 22 de julio de 1761.

Real Cédula sobre comisos de 14 de junio de 1764 y demostración práctica.

Real Cédula sobre comisos de 4 de abril de 1756.

Real Cédula sobre comisos de 14 de junio de 1764.

Real Decreto de 29 de febrero de 1792, dirigido al excelentísimo señor don Diego Gardoqui, Secretario de Estado y del Despacho de Hacienda.

Real Decreto del 18, e Instrucción del 22 de marzo de 1791.

Real Decreto de 26 de agosto de 1793.

Real Orden de 14 de enero de 1772 relativa a la detención de embarcaciones extranjeras,

Real Orden de 15 de Septiembre de 1776 a los Gobernadores de los Puertos para que se dediquen como deben á desarraigar en sus respectivos distritos el perjudicial error de no ser pecaminosos los fraudes contra el Real Erario.

Real Orden de 14 de junio de 1783.

Real Orden del 6 de mayo de 1786.

Real Orden del 23 de marzo de 1787.

Real Orden de 24 de enero de 1790.

Real Orden sobre comisos de 11 de julio de 1758 y demostración práctica.

Real Orden de 11 de enero de 1787.

Real Orden de 14 de noviembre de 1805.

Real Ordenanza para el establecimiento e instrucción de intendentes de ejército y provincia en el reino de la Nueva España, Madrid, De orden de su magestad, 1786.

Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias, en Madrid, Julián de Paredes, 1681, 4 tomos.

Testimonio de las declaraciones tomadas al capitán y ofl.es de la fragata titulada Sn. Franco. de Paula que vino de Maracaibo con reg. de Cacao, sobre el fondeo que les hizo un corzario inglés, que con una Valandra los encontró en ysla de Baca Costa de Sto. Domingo, la noche del 11 de febrero.

Testimonio de los autos sumarios, obrados en esta capitania general, de San Juan de Puerto Rico, sobre piraterías, y extorciones executados por corsarios de la nación inglesa, en nabegantes españoles; y de la dilig.a que por prompto remedio, se providenció para contenerlos, requiriendo al general de la ysla Antigua, en su asumpto.

Ynstrucción de lo que de orden del rey ha de observar el Jefe de la escuadra D. Pedro Mesía de la Cerda con la de su cargo en el curso de las costas de Tierra-firme á que le ha destinado S. M., 29 de junio de 1752, Madrid, El marqués de la Ensenada.

Ynstrucción que han de obserbar los comandantes de los buques del rey, guardacostas de esta ysla de Cuba, por el comandante de Marina, Juan Bautista Bonét.

