LA INSTRUCCIÓN PARA GOBIERNO DE LOS BAJELES GUARDACOSTAS DE INDIAS DE 1o. DE OCTUBRE DE 1803 EN LA NUEVA ESPAÑA

Óscar CRUZ BARNEY[1]

SUMARIO: I. *Introducción*. II. *El régimen jurídico de los guardacostas novohispanos en la segunda mitad del siglo XVIII*. III. *La Instrucción de 1803*. IV. *Conclusión*. V. *Texto*.

Tuve el gusto de conocer y tratar personalmente a don Silvio Zavala en 1993, en una entrevista que me concedió gracias a la intervención del doctor José Luis Soberanes, entonces director del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM. La entrevista serviría para exponerle el desarrollo de una investigación que estaba llevando a cabo sobre el corso marítimo en la Nueva España. Don Silvio Zavala me recibió en su biblioteca y generosamente dedicó un par de fructíferas horas a escuchar mis dudas y planteamientos, aclarando las primeras e impulsando los segundos. A él dedico este trabajo.

I. INTRODUCCIÓN

El tema de los guardacostas en la Nueva España lo abordamos anteriormente durante el VII Congreso de Historia del Derecho Mexicano al tratar la obra del virrey Juan Vicente de Güemes Pacheco de Padilla y Horcasitas, segundo conde de Revillagigedo, quien se encargó de crear

1 Universidad Iberoamericana, Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM.

un sistema de guardacostas para el seno mexicano.[2] El presente estudio es una continuación del anterior.

II. El régimen jurídico de los guardacostas novohispanos en la segunda mitad del siglo XVIII

Los antecedentes de los guardacostas novohispanos se remontan al apresto de navíos para la defensa costera y protección de los navíos mercantes españoles. Directamente relacionada con el tráfico indiano, la "Armada de la Guarda de las Costas de Andalucía", también llamada "Armada de la Guardia de la Carrera de las Indias", o "Armada de Defensa", aparecida como tal en 1521, que si bien no tuvo como marco de actuación las Indias, sí se encargó de proteger en su trayecto a los navíos de la Carrera de Indias que tan importantes ingresos reportaba a la Corona española.[3] El marco de actuación de la Armada Guardacostas, como la denomina don Esteban Mira Caballos, fue

> en primer lugar, el trayecto Azores-Sanlúcar, acompañando a las naves que venían de regreso del Nuevo Mundo cargadas de mineral precioso... En segundo lugar, las costas en torno al cabo de San Vicente y el trayecto de Sanlúcar a Cádiz... Y en tercer y último lugar, la vía Sanlúcar-Canarias, protegiendo a las flotas que partían de Sevilla con destino a Indias.[4]

2 Véase nuestro estudio "El régimen jurídico de los guardacostas novohispanos en la segunda mitad del siglo XVIII: la obra del virrey Juan Vicente de Güemes Pacheco de Padilla y Horcasitas, segundo conde de Revillagigedo", *Anuario Mexicano de Historia del Derecho*, México, núm. X, 1998. Véanse igualmente los trabajos que sobre el tema publicamos en la *Revista de Historia Naval*, Madrid, año XVI, núm. 60, 1998; y en *Jurídica. Anuario del Departamento de Derecho de la Universidad Iberoamericana*, México, núm. 28, 1998.

3 Veitia Linaje, Joseph de, *Norte de la contratación de las Indias Occidentales*, ed. facsimilar, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales del Ministerio de Hacienda, Fábrica Nacional de Moneda y Timbre, 1981, lib. II, cap. IV, núms. 3-4. Veitia sitúa el origen de la Armada Real de la Guardia de la Carrera de las Indias en 1522; sin embargo, Mira Caballos señala que era la misma creada en 1521, *op. cit.*, p. 8.

4 Véase el trabajo de Mira Caballos, Esteban, "La Armada Guardacostas de Andalucía y la defensa del Atlántico (1521-1550)", *Revista de Historia Naval*, Madrid, año XV, núm. 56, 1997, pp. 7-8 y 16. Véase también "La Armada de la Guarda de las Costas de Andalucía (1521-1525)", *Actas del II Congreso de Historia de Andalucía: Andalucía y América*, España, Consejería de Cultura y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía y Obra Social y Cultural Cajasur, 1994.

En Tierra Firme se habían armado dos galeras y una saetía para proveer a la defensa de las costas en contra de los piratas franceses e ingleses.[5] El treinta de enero de 1578, dados los daños, muertes y robos causados por dichos piratas, se dictó una cédula real dirigida a la Audiencia de la ciudad de los Reyes en Perú, ordenando que a efecto de procurar forzados al remo de dichas embarcaciones y en atención a que de España no se podían enviar, se ordenó que todos los delincuentes que fueran condenados a galeras se debían destinar al servicio de tales navíos guardacostas.[6]

El 3 de febrero de ese mismo año se dispusieron dos galeras y una saetía que estarían a cargo de don Pedro Vique Manrique como general de las mismas, para prestar el servicio de guardacostas también en las costas de Tierra Firme, que desempeñarían sus servicios aparte de las funciones ordinarias de los buques de la armada en Indias.[7]

Las instrucciones para el desempeño de su encargo le fueron entregadas el 5 de mayo de 1583, ordenándole obedecer al general de la armada de la guarda de la carrera y costas de las Indias. Debía residir en los puertos y costas de Tierra Firme, y su principal fin era el de "refiftir y ofender los cofarios que las infeftâ", proveyendo que las galeras y saetía estuviesen bien armadas y con la tripulación necesaria.[8]

Dichas galeras fueron enviadas en 1587 para combatir a los piratas y corsarios que operaban en las costas de las islas de la Margarita y Cumaná, con la especial instrucción de llevar las presas que hicieren a Cartagena.[9]

5 Véase Cruz Barney, Óscar, *El combate a la piratería en Indias, 1555-1700*, México, Universidad Iberoamericana, Oxford University Press, 1999, p. 13.

6 *Cédula del 30 de enero de 1578, que manda que los que se condenaren a galeras se embien a las que andan en la costa de tierra firme para que sirvan en ellas*, en Diego de Encinas, *Cedulario indiano*, ed. facsimilar de la única de 1596, Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1945, tomo II, fols. 94-95 (de ahora en adelante "Encinas"); véase también la *Cédula del 30 de enero de 1580, que manda a la audiencia de los Reyes, que todos los que condenaren a galeras, los embien a las del cargo de don Pedro Vique, en Cartagena*, en Encinas, tomo I, fol. 302-303.

7 *Cédula del 3 de febrero de 1578 que dispone y manda que aya dos galeras y una saetia para la guarda y defensa del puerto de Cartagena, y de los otros a el comarcanos, y que fea cabo dellas don Pedro Vique Manrique*, en Encinas, tomo IV, fol. 41.

8 *Instrucion del 5 de mayo de 1583 que su Magestad dio a don Pedro Vique Manrique, general de las galeras de la guarda de las costas de Indias*, en Encinas, tomo IV, fols. 41-45.

9 *Cédula del 21 de abril de 1587 que manda al cabo de las galeras de Tierrafirme que corra con ellas las coftas de Cumana y la Margarita y trayga las prefas a Cartagena*, en Encinas, tomo IV, fol. 46.

Durante el siglo XVII destacan las acciones del virrey de la Nueva España conde de Galve, que llevó a cabo en 1688 una serie de operaciones en contra de los piratas de la costa de Nueva Galicia, enviando en dos ocasiones armadas en su persecución. Para ello utilizó los fondos aportados por los eclesiásticos y el consulado de la ciudad de México, mandando fabricar los navíos de guerra necesarios, todo lo cual recibió la aprobación real, en respuesta a un informe rendido por la Real Audiencia de México en 1689.[10]

El conde de Galve tuvo el especial encargo de formar una armada de navíos guardacostas que vigilaran las costas del mar del sur de la Nueva España, financiándola con el impuesto de la media anata que el rey había mandado cobrar en 1687 por cuatro años de las encomiendas de indios de todas las provincias de la Nueva España.[11]

El régimen jurídico de los guardacostas estaba definido tanto por las disposiciones contenidas en las ordenanzas de corso,[12] cédulas sobre comisos y ordenanzas de la Armada, a saber: las redactadas por Alonso de Balbús[13] *Ordenanzas e instrucciones que fe han de obfervar en el Cuerpo de la Marina de Esfpaña* expedidas en Cádiz el 16 de junio de 1717 y reimpresas en México en 1738,[14] las *Ordenanzas, e instrucciones generales, formadas de real orden, de lo que fe debe obfervar por los Intendentes, y demás Miniftros de Marina, y dependientes del Minifterio de ella, fegun lo refpectivé al empleo, y encargo de cada uno, para la mejor adminisftracion de la Real Hazienda, y cuenta, y razon de ella*, de 1738, también reimpresas en México,[15] las *Ordenanzas de S. M. para*

10 *Piratas, Comunicando a la Audiencia de México haber recibido el parte de las operaciones que el Virrey Conde de Gálvez ejecutó contra los piratas de las costas de la Nueva Galicia*, 2 de junio de 1691, AGN, Reales Cédulas Duplicadas, vol. 39, exp. 67, fs. 85-86. Cruz Barney, Óscar, *El combate...*, p. 14.

11 *Piratas. Del armamento para combatir a los piratas del mar del sur*, 16 de octubre de 1690, AGN, Reales Cédulas Originales, vol. 23, exp. 86, fs. 347-348v.

12 De fechas 1621, 1674, 1702, 1716, 1718, 1762, 1779, 1794, 1796 y 1801. Véase nuestro *El régimen jurídico del corso marítimo: el mundo indiano y el México del siglo XIX*, México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, 1997, p. 138.

13 Tanzi, Héctor José, "La justicia naval militar en el periodo hispano", *Revista de Historia de América*, México, núms. 67-68, enero-diciembre de 1969, p. 83.

14 AGN, Bandos, vol. 3, exp. 12, fs. 55-94v. Su descripción bibliográfica es la siguiente: +/ORDENANZAS,/E INSTRUCCIONES,/que fe han de obfervar en el/Cuerpo de la Marina de/Efpaña./viñeta con escudo real/Impreffas en Mexico, en la Imprenta Real del Superior/Govierno, de doña Maria de Rivera./Año de 1738. En cuarto, 74 páginas más portada.

15 AGN, Bandos, vol. 3, exp. 13, fs. 95-149. Su descripción bibliográfica es la siguiente: ORDENANZAS, / E INSTRUCCIONES/GENERALES, / FORMADAS DE REAL/ ORDEN,/ de

el gobierno militar, político y económico de su Armada naval, de 1748, las *Ordenanzas generales de la Armada Naval*, de 1793, que mantuvieron vigentes a las anteriores de 1748 en diversos puntos como son justicia, policía y disciplina de los bajeles de guerra y la *Real Ordenanza naval para el servicio de los baxeles de S. M.* de 1802, que estuvo vigente sólo hasta 1806, en que se retomó la de 1793.[16] Asimismo, se rigieron por diversas disposiciones específicas para cruzar las diferentes regiones americanas.[17] Así, nos encontramos con disposiciones locales para los guardacostas que estaban encargados de vigilar el Seno mexicano, o con disposiciones para guardacostas de la isla de Cuba, como es el caso de la instrucción que envió el 9 de agosto de 1774 Juan Bautista Bonet para regir las actividades de éstos formada el 1 de diciembre de 1772 a Julián de Arriaga para ser revisada por la junta del departamento de marina.[18]

En este caso, el 21 de agosto de 1775 se emitió una real orden con la aprobación de la instrucción con alguna salvedad, remitida al intendente de ejército de La Habana, al intendente de Marina y al gobernador de La Habana, quienes en cartas del 2 de noviembre, 8 de noviembre y 6 de noviembre de ese año, respectivamente, acusaron recibo de la misma y se comprometieron a su observancia.[19]

En cuanto a las detenciones, los guardacostas-corsarios de la isla de Cuba debían sujetarse a la real orden de 14 de enero de 1772 y en materia de presas, a lo dispuesto por las *Ordenanzas de S. M. para el gobierno militar, político y económico de su Armada naval* de 1748.

De hecho, a los corsarios que se destinaban a la función de guardacostas se les debía llamar precisamente "guardacostas", y no corsarios.[20]

lo que fe debe obfervar por los Intenden-/ tes, y demás Miniftros de Marina, y depen-/ dientes del Minifterio de ella, fegun lo ref-/pectivé al empleo, y encargo de cada uno,/ para la mejor adminiftracion de la Real/ Hazienda, y cuenta, y razon/de ella./ Año viñeta con escudo real 1738./ REIMPRESAS EN MEXICO:/ En la Imprenta Real del Superior Govierno, y del Nuevo Rezado, de Doña/Maria de Rivera; en el Empedradillo. Folio, 105 páginas más portada, decreto en dos páginas al inicio y decreto en una página al final.

16 Tanzi, Héctor José, "La justicia naval...", p. 84.

17 Cruz Barney, Óscar, *El régimen jurídico del corso...*, pp. 252-258.

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

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

20 *El Gov.*^{Or} *de* ^{Pto} *Rico Marcos Vergara a Julián de Arriaga, que en lo futuro dara el nombre de Guarda-Costas â las embarcaciones que destine contra el comercio Ilícito p.a guardar las de esta Ysla.* 22 de diciembre de 1767, AGI, Santo Domingo 2513. Véase artículo 19.

El 2 de abril de 1784 se expidió en Cádiz una Instrucción para Comandantes de embarcaciones Corsarias-Guardacostas,[21] que consta de 93 artículos.

La Instrucción provee de órdenes precisas a los comandantes guardacostas en materia de prácticas, abordajes, estiba del navío, reconocimientos, cirujano, manejo de la pólvora, diario de navegación, carpintero, calafate, contramaestre, guardas, condestable, inventarios, alimentación, trato a los enfermos, sucesión en el mando en el combate, policía, trabajos, seguridad, examen de la artillería, buen trato a la tripulación, etcétera.[22] La tripulación se regía por las *Ordenanzas de S. M. para el gobierno militar, político y económico de su Armada naval* de 1748 en todo lo referente a los delitos cometidos a bordo.[23]

Esta instrucción es el antecedente de la instrucción provisional de Revillagigedo de 1791.

Mediante una real orden fechada el 23 de diciembre de 1787,[24] Carlos III (1759-1788) instruyó al virrey de la Nueva España, Manuel Antonio Flores (17 de agosto 1787-16 de octubre de 1789), para que le enviase una propuesta sobre los medios que debían tomarse para combatir el contrabando llevado a cabo tanto por españoles como por extranjeros en las costas de Veracruz, así como un plan para el arreglo de los resguardos de rentas de dichas costas y al reino de Nueva España.

El día 25 de junio de 1788 el virrey envió la propuesta al rey. En lo referente al resguardo de las costas de Veracruz, se remite a un plan formado por el intendente de Veracruz, don Pedro Corbalán, fechado el 11 de junio de 1788.[25]

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

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

23 *Ibidem*, artículo 93.

24 *Reales ordenes de 23 de Diciembre de 1787 y 10 de Noviembre de 88 sobre nuevo plan de arreglo para los resguardos de Veracruz*, AGN, Marina, vol. 51, exp. 4, fs. 244-284.

25 Cabe mencionar dentro del combate al contrabando, la *Real Cédula de S. M. y señores del Consejo, por la qual y en consequencia de lo que dispone la ley 62, tit. 18. lib. 6 de la Recopilacion, se manda cortar el abuso de la inobservancia que ha tenido hasta aqui, y que se guarde, y cumpla por aora en la parte en que prohibe la introduccion en estos Reynos de toda especie de vestidos, ropas interiores, y exteriores, de la calidad, y uso que se refieren, y lo demás que para su entero cumplimiento se expresa*, en la Imprenta de Pedro Marín, Madrid, 1779. Esta disposición se comunicaría por la vía reservada de Indias.

Corbalán sugiere el establecimiento de dos garitas con dos guardas cada una situadas en la entrada de la bahía por la parte norte, para que vigilen constantemente e impidan la salida de embarcaciones menores. Además, propone el restablecimiento de la Balandra de Rentas.

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

Por otra parte, siendo que el antiguo comandante del Resguardo, don José Lostonó y Rosas, se había retirado, Corbalán sugería como sucesor en el cargo al capitán don Francisco Soler, ayudante mayor del castillo de San Juan de Ulúa.[26]

El mismo Soler tenía un plan para la dotación del resguardo de Veracruz, según el cual parte del problema del contrabando se había presentado por la "falta de presencia del comandante (Lostonó)... en el resguardo de su mando por sus malas ausencias y ocupaciones, la inaptitud de los actuales Cabos, y la quietud en que a su arvitrio han estado los Dependientes". Soler sugiere contratar nuevo personal, esta vez calificado y de buena conducta y disposición. El costo anual de dicho plan ascendía a 22,888 pesos.[27]

La respuesta del rey, fechada en noviembre de 1788, por una parte desaprobó el plan de don Manuel Antonio Flores, pero sí aceptó la sugerencia de vender el bergantín "S. Mathias" a beneficio de la real Hacienda, y ordena al virrey que le pida al comandante general de Marina de La Habana dos embarcaciones armadas y tripuladas en los términos y condiciones que juzgara convenientes. Dado el caso se podrían mandar construir. Dichas embarcaciones debían ser sustituidas cada año.

La respuesta de don Manuel Antonio Flores, fechada el 27 de mayo de 1789, mantiene el tono de la real orden. En su respuesta, después de referirse a los términos de la carta del rey respecto de desechar el plan de Corbalán y de allegarse de toda la información necesaria, pero proveniente de sujetos imparciales, el virrey sostiene que no tiene motivo alguno para variar su opinión sobre el tema, y que en todo caso, el

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

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

monarca determinaría lo que el nuevo virrey Revillagigedo habría de hacer.

En cuanto a las dos embarcaciones, el virrey contaba ya con los planos de las mismas elaborados por un colono de Filadelfia de nombre Johan Ficus Morgan, que estuvo laborando en San Blas, mismo que le envió al rey para su aprobación. El costo de las mismas ascendía a 14,505 pesos cada una.

Sabemos que el virrey don Juan Vicente de Güemes Pacheco de Padilla y Horcasitas, segundo conde de Revillagigedo, sucesor de don Manuel Antonio Flores, remitió los fondos a La Habana para la construcción de las embarcaciones, mismas que fueron comandadas por tres oficiales de marina. Serían los conocidos bergantines "Volador" y "Saeta", botados el 10 de julio de 1790 y 3 de noviembre de ese año, respectivamente.[28]

Una vez botados los bergantines "Volador" y "Saeta" y habiendo obtenido los conocimientos necesarios para ello, formó el 3 de marzo de 1791 la Instrucción provisional para su gobierno, la cual fue aprobada por el rey Carlos IV (1788-1808) en real orden de fecha 21 de noviembre de ese mismo año. Después de dos años de vigencia en la Nueva España y con algunas modificaciones y advertencias especialmente en lo que se refiere a encuentros con extranjeros, la Instrucción provisional fue aprobada definitivamente e impresa el 25 de abril de 1793.[29]

La Instrucción establecía, además de lo ya señalado, que debían reconocerse todas las pequeñas embarcaciones que se encontraran en las costas del país, ya que con éstas se transportaba la mercancía a otras embarcaciones.

Se decía también que una vez llevadas a puerto, el reconocimiento debía hacerse por el ministro de Real Hacienda, de acuerdo con lo establecido por la Recopilación de Indias en los títulos XXXIII y XXXV del libro IX, referentes a registros y visitas, respectivamente.[30]

28 Véase *Relación reservada que el Conde de Revilla Gigedo dio a su sucesor en el Mando, Marqués de Branciforte sobre el gobierno de este continente en el tiempo que fue su Virrey,* en Torre Villar, Ernesto de la, *Instrucciones y memorias de los virreyes novohispanos,* México, Porrúa, 1991, tomo II, p. 1189.

29 *Idem.* Los textos de las instrucciones provisional de 1791 y definitiva de 1793 se pueden consultar en nuestro trabajo "El régimen jurídico de los guardacostas novohispanos en la segunda mitad del siglo XVIII: la obra del virrey Juan Vicente de Güemes Pacheco de Padilla y Horcasitas, segundo conde de Revillagigedo", *cit.*, pp. 226-235.

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

Respecto a las embarcaciones extranjeras encontradas en la costa de Yucatán, islas de Contoy, isla Mujeres, Sisal, Veracruz y Tabasco, Laguna de Términos, ríos de San Pedro y San Pablo, Coatzacoalcos, Tampico y Trinidad, debían ser apresadas y conducidas al puerto más cercano, salvo que por avería u otra causa se hubiera tenido que refugiar en alguno de los lugares mencionados, caso en el cual, el guardacostas debía auxiliarles y vigilarles en su partida.[31]

Se tenía especial cuidado en el trato a los ingleses, a quienes se podría atacar sólo si eran ellos los primeros agresores.

En cuanto a las presas, éstas se juzgarían de acuerdo con el tratado de presas de las *Ordenanzas de S. M. para el gobierno militar, político y económico de su Armada naval* de 1748.[32]

En su aplicación, la Instrucción provisional tuvo que ser revisada y adicionada, así como resueltas diversas dudas sobre su aplicación. Ejemplo de ello es el aclarar si los buques guardacostas debían sujetarse a las visitas en el puerto de Veracruz o no. La controversia suscitada entre su capitán Ignacio de Olaeta y Revillagigedo, en donde el primero afirmaba que los buques guardacostas estaban exentos de las visitas debido a que pertenecían a la real armada,[33] mientras que el virrey, como ya vimos, autorizaba su inspección. El problema era que los guardacostas, pese a estar comandados por oficiales de la real armada, más que al servicio de ésta, lo estaban del Resguardo y de la real Hacienda. El conflicto se resolvió con una real orden de 21 de noviembre de 1791, en donde se dispuso que los guardacostas se debían sujetar, como los demás navíos, a las visitas, fondeos y demás inspecciones.[34]

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

El 25 de abril de 1793, el conde de Revillagigedo mandó imprimir la *Instrucción que han de observar los Comandantes de los Buques del*

31 *Instrucción de 1791*, artículos 6-7.

32 Véase el *Título II del Tratado X, de las Ordenanzas Generales de la Real Armada*, 1 de enero de 1751. AGN, Bandos, vol. 14, exp. 12, fs. 1-62.

33 Los buques de la Real Armada estaban exentos de las visitas en virtud de real orden de 20 de agosto de 1789.

34 Véase *Representación del Comandante de los Buques de Guerra Guardacostas de Veracruz sobre que los reconocimientos que por la instrucción se les sugeta en las entradas son contrarios a los fueros del cuerpo declarados en Real orden de 20 de agosto de 1789*, AGN, Marina, vol. 84, exp. 4, fs. 176-189.

Rey Guarda-Costas del Seno Mexicano,[35] es decir, la provisional del 3 de marzo de 1791, con sus reformas y adiciones atendiendo las prevenciones hechas por el rey al momento de ser aprobada.[36]

Los buques guardacostas debían sujetarse al tratado de presas de las *Ordenanzas de la armada*, y eran considerados parte de la misma, aunque sin la totalidad de sus privilegios.

III. La instrucción de 1803

El 1o. de octubre de 1803 se dictó en San Lorenzo una nueva instrucción para guardacostas, esta vez general para Indias, y en ella se estableció que ya no se podrían destinar a esta función buques armados por la real Hacienda, sino únicamente embarcaciones de la real armada, siendo así la única encargada de vigilar las costas indianas, excluyendo, al menos en el papel, de este servicio a los particulares.

1. *Régimen general*

La Instrucción de 1803, dividida en prefacción y 52 artículos, señala que el principal medio para combatir el comercio ilícito había sido la ley y el empleo de buques guardacostas para hacer efectiva su observancia. Hasta 1803 se habían utilizado no sólo buques de guerra de la real armada, sino también los que armados para tal efecto proporcionó la real Hacienda. Dicha práctica dio como resultado una serie de perjuicios notables "á la unidad que debe guardarse en una misma clase de servicio, y á los progresos que habría podido hacer la Marina Real, si sus Oficiales y gente de mar se hubiesen entretenido constantemente en objetos tan análogos á su profesion".[37]

Esa consideración por parte de la Corona tuvo como consecuencia que a partir de la Instrucción de 1803 todos los guardacostas indianos

35 *INSTRUCCION Que han de observar los Comandantes de los buques Guarda-Costas del Seno Mexicano. México, 25 de abril de 1793*, AGN, Provincias Internas, vol. 19, exp. 8, fs. 236-245. Si bien, el virrey en el punto 907 de su Relación reservada al marqués de Branciforte señala como fecha de aprobación real la de 23 de abril de 1793. Véase *Relación reservada...*, tomo II, p. 1189.

36 Véase el artículo 12 de la Instrucción de 1793.

37 Véase la *Instrucción para gobierno de los baxeles de S. M. guardacostas de Indias, publicada en I.º de octubre de 1803*, en la Imprenta Real, Madrid, 1803, prefacción. De ahora en adelante citaremos como *Instrucción*, y el número de artículo.

fueran incorporados a la real armada, determinándose por los ministerios de Marina y Hacienda el número y calidad de los buques que habrían de ser destinados al servicio, de acuerdo con las circunstancias de cada distrito, señalando las facultades de sus comandantes, así como las obligaciones y reglas que habrían de observar, en cumplimiento de la mencionada incorporación.

A partir de ese momento, la marina real quedaba a cargo del resguardo de las costas indianas, estableciendo cruceros de acuerdo con los buques que se destinaren a ese objeto en los puntos más expuestos a fraudes, dedicándose a exterminar el comercio ilícito, persiguiendo, deteniendo y apresando a toda embarcación española o extranjera dedicada al contrabando.

Se debía entonces establecer el resguardo marítimo de la provincia de Venezuela con sus anexas, Puerto Rico, del virreinato del nuevo Reyno de Granada, el de Cuba y del Seno mexicano, así como las costas del Océano Pacífico y Río de la Plata, ya que precisamente eran éstos los parajes más expuestos al comercio ilícito de los extranjeros establecidos en las Antillas.

En consecuencia, los buques del resguardo de mar y los que pertenecían al ramo de real Hacienda, dependientes de los virreyes o bien superintendentes subdelegados de real Hacienda en Indias, así como los almacenes, repuestos y depósitos se debieron reunir y entregar a la marina real, excepto las falúas o embarcaciones menores destinadas a llevar a cabo las rondas y reconocimientos interiores en los puertos.

Los capitanes, oficiales y otros empleados que servían en dichos buques podían, si así lo deseaban, pasar al servicio de la armada incorporándose en ella de acuerdo con sus clases. Cabe destacar que todos aquellos que desearan servir en los navíos guardacostas debían estar matriculados.

Ya que los guardacostas pertenecían a la marina real como parte integrante de la misma, estaban sujetos para su gobierno en cualquier mar, destino o circunstancia, a las *Ordenanzas de S. M. para el gobierno militar, político y económico de su Armada naval* de 1748 en todas las materias de justicia, policía y disciplina;[38] el *Título II del Tratado X de las Ordenanzas Generales de la Real Armada* de 1751[39] relativo a los

38 Correspondiente al tratado quinto de las Ordenanzas de 1748.

39 *Título II del Tratado X de las Ordenanzas Generales de la Real Armada*, dado en Buen Retiro, primero de enero de 1751, y reimpreso en México el 21 de febrero de 1786, AGN, Bandos, vol. 14, exp. 12, fs. 1-62.

ministros destinados en las provincias para ejercer en ellas la jurisdicción de marina, las *Ordenanzas generales de la Armada Naval* de 1793[40] y en todo lo demás que no se opusiera a lo prevenido por la Instrucción de 1803.[41]

El mando y gobierno superior de los guardacostas pasaba a cargo de los comandantes de marina en los apostaderos de Indias, sin que pudieran disponer cosa alguna esencial al servicio de los mismos sin haber consultado previamente a sus capitanes, cuyos conocimientos y experiencias se entiende servirían para el señalamiento de cruceros y formación de las instrucciones para su gobierno (artículo 4o.).

Los comandantes de marina respondían en primer lugar del desempeño de los guardacostas en los objetos de sus comisiones, encargándose sin la intervención de los virreyes de la salida de los buques, siempre en buen estado militar y marinero, ya sea para llevar a cabo cruceros, o bien en alguna comisión en concreto. Las mismas atribuciones tenían los comandantes por sí, o por los subdelegados o jefes del resguardo terrestre cuando tuvieran alguna noticia de que se intenta algún fraude.

Sobre este punto cabe destacar que Bernardo de Orta, comandante de matrícula de Veracruz, expuso el 10 de marzo de 1804 al virrey Iturrigaray una serie de dudas sobre la aplicación de la nueva Instrucción.

Orta manifestó que en el caso del puerto de Veracruz, se presentaban diversas dificultades para el debido cumplimiento de las disposiciones sobre guardacostas, en particular lo referente a la entrega, de acuerdo con el artículo 4o. de la Instrucción, del mando y superior gobierno de los guardacostas a los comandantes de los apostaderos de Indias, ya que Veracruz no había sido a esa fecha declarado apostadero, como sí lo era La Habana, Cartagena de Indias y otros.

Además, en Veracruz existía un comandante militar de marina (que era el mismo Orta), difícilmente asimilable a la figura de comandante de marina en apostadero de la que habla el citado artículo 4o.

40 *Ordenanzas generales de la Armada Naval. Parte Primera. Sobre la gobernación militar y marinera de la Armada en general, y uso de sus fuerzas en la mar*, en la imprenta de la Viuda de Don Joachin Ibarra, Madrid, 1793, 2 tomos.

41 *Instrucción*, artículo 49.

El asunto fue remitido al Real Tribunal y Audiencia de la Contaduría Mayor de Cuentas, el cual, el 5 de julio de 1804 decidió remitir el expediente y las dudas de Orta al monarca para su resolución.[42]

Los comandantes, oficiales y demás empleados en los buques guardacostas estaban obligados a obedecer las órdenes que recibieran de sus jefes naturales, cuando llegaran a Indias al mando de escuadras o con otro motivo. Dichos jefes se abstendrían de mandarles en cosas que no fueran relativas a su comisión, ni menos a separarlos de ella. En caso necesario y si ocurriera alguna grave causa para ello, comunicarían sus órdenes por escrito, liberando a los comandantes guardacostas de toda responsabilidad.

Todas las órdenes relativas a las novedades o alteraciones convenientes en los mandos y destinos de los buques guardacostas se comunicarían directamente por el Ministerio de Marina y se pasarían al ministerio de Hacienda todas las noticias necesarias.

2. *Reconocimiento y detención de buques extranjeros y nacionales*

En el reconocimiento de los buques nacionales o extranjeros que navegaren por los mares inmediatos a las costas e islas indianas se debía proceder de acuerdo con lo establecido en el título 5o., tratado sexto, de las *Ordenanzas de S. M. para el gobierno militar, político y económico de su Armada naval* de 1748 y en la propia Instrucción de 1803. Se debía llevar a cabo un minucioso examen de todos los papeles y documentos de legitimidad, para poder así distinguir los que fueran falsos, especialmente en aquellos casos en que existiera sospecha fundada de su legitimidad.

Los reconocimientos se debían llevar a cabo sin violencia y sin más detención que la absolutamente indispensable. Un oficial debía pasar a

42 El 20 de febrero de 1804, el virrey de la Nueva España, don José de Iturrigaray (4 de enero 1803-15 de septiembre de 1808), remitió los ejemplares de la Instrucción de 1803 al gobernador intendente de Veracruz, García Dábila, al comandante de los Guardacostas, al de Matrícula, al Real General de Cuentas y al fiscal de la real Hacienda. Ejemplares de la Instrucción fueron entregados asimismo a los guardacostas Volador y Saeta, lo que hace suponer que el servicio de guardacostas novohispano no se eliminó, como en su momento sugiriera su creador, el virrey Revillagigedo, en su *Relación reservada* (véase nuestro trabajo "El régimen jurídico de los guardacostas novohispanos en la segunda mitad del siglo XVIII: la obra del virrey Juan Vicente de Güemes Pacheco de Padilla y Horcasitas, segundo conde de Revillagigedo", *cit.*, p. 226); AGS, Marina, vol. 45, exp .22, fs. 348-369. No nos fue posible localizar la respuesta del rey a esta consulta.

bordo de la embarcación detenida; o bien, hacer venir al capitán con los papeles necesarios. En caso de resistencia se les podía obligar mediante el uso de la fuerza marinándolo hasta el puerto principal del distrito, para que previo examen de la sumaria justificación correspondiente se declarase lo conducente.

También se debían detener aquellas embarcaciones extranjeras que navegaren en los mares referidos, aunque con derrotas indiferentes, en todos los casos en que lleven frutos que sólo son producidos en los dominios españoles, en el entendido de que ha sido ilícita su adquisición. Asimismo, se debía detener a toda embarcación extranjera que se encontrase en puertos de las islas y tierra firme de los dominios españoles, así como en sus mares adyacentes y que estuvieren haciendo el comercio sin la autorización real.

Se encargaba a los comandantes de guardacostas que desalojaran de territorios españoles a los extranjeros que so pretexto de pesquería, salinas u otros hubieran construido barracas para su habitación.

Debían detenerse también las embarcaciones españolas que estuvieran comerciando en dichos parajes sin las licencias necesarias. Una vez resuelta la detención de algún buque extranjero o nacional por considerarlo contrabandista calificado, o bien por fundadamente reputarlo tal, el comandante apresador debía pedir los papeles correspondientes y reconvenir al capitán o maestre del buque apresado para que exhibiere cuantos tuviere en su poder, en la inteligencia de que no serían admitidos los que no se presentaren en ese momento. Efectuada esta diligencia, y colocados los documentos por cabeza de proceso, se debía proceder a formar una sumaria justificación, tomando las declaraciones al capitán y demás individuos del buque apresado para comprobar el fraude. Igualmente, se debía tomar la declaración del capitán guardacostas y su tripulación para dejar constancia de lo ocurrido hasta el acto del apresamiento.

Cuando los declarantes extranjeros no supieren castellano, se buscaba quien sirviera de intérprete entre los mismos apresadores, los cuales firmarían sus deposiciones, "evitando por este medio el Comandante apresador la culpa que después podría atribuirle la malicia de los prisioneros, ó de los que por tener parte en sus fraudulentas negociaciones tienen interés en instruirlos, ocultando la verdad".[43]

43 *Instrucción*, artículo 14.

El oficial que pasaba a la embarcación detenida debía cuidar que las escotillas permanecieran cerradas y selladas en la forma que para el caso establece el artículo 24 del título 5o., tratado sexto de las *Ordenanzas de S. M. para el gobierno militar, político y económico de su Armada naval* de 1748.[44] Dispondría además que todo lo que se hallare sobre las cubiertas y sea posible ocultar con facilidad fuera anotado y recogido junto con las llaves, mismas que junto con el inventario total entregaría al oficial que marinare la presa, impidiendo además el saqueo de los géneros que se hallaren sobre cubiertas, en las cámaras o en los alojamientos de los buques apresados. Únicamente estaba permitido el saqueo en aquellos casos en que el navío enemigo hubiere opuesto una fuerte resistencia, o bien rendido al abordaje.

Cuando por falta de víveres o de pertrechos era necesario surtirse de las presas, debía hacerse por orden del comandante, para que con certificación del contador, e intervención del dueño, se asiente el hecho en el expediente original, y así poder en su caso, reintegrarse su valor a quien correspondiera.

Dada la multitud de fraudes que se cometían con las colonias extranjeras, el reconocimiento a los barcos de dicho tráfico no solamente lo podían desempeñar los jefes de Rentas en sus visitas, sino también el comandante de guardacostas que estuviere en el puerto, o bien el oficial que designase para tal efecto el comandante del apostadero.

Las embarcaciones del comercio de España quedaban sujetas solamente a la visita regular por los jefes de Rentas, salvo que el comandante de marina tuviera sospechas de fraude.

Respecto de los buques anclados en los puertos, en los que solían depositarse géneros de contrabando para luego introducirlos furtivamente, los comandantes de guardacostas en caso de denuncia o sospecha fundada podían poner en ellos una guardia competente, y avisar a los ministros de real Hacienda para que con el jefe del resguardo llevaran a cabo el reconocimiento correspondiente. Si se aprendían bienes de con-

44 Que establecía: "Cuidarán acordes el Oficial, y Miniftro, que paffaren á Bordo del Navio detenido, de clavar las Efcotillas, y fellarlas de modo, que queden affegurados, de que no podrán abrirfe fin romper el Sello; recogerán las llaves de Cámaras y otros parages, haciendo guardar los generos, que fe hallaren fobrecubiertas, y tomando razon, con la breverad que el tiempo lo permita, de todo lo que facilmente pudiere estraviarfe, para encargar fu cuidado á el que fe deftináre á mandar la Prefa".

trabando, éstos se depositaban hasta la declaración que de buena presa hiciera el Tribunal de Marina.

3. *Trato dado a los prisioneros*

A los prisioneros se les proporcionaría la ración ordinaria de armada y serían repartidos entre los buques apresadores, según lo dispusiere el comandante, otorgándoles el buen trato que exige la humanidad, y distinguiendo a los que lo merezcan por su carácter. Se debía preparar una lista circunstanciada de todos ellos y con ella verificarse su entrega en el puerto donde fueren conducidas las presas.

Los prisioneros extranjeros debían ser puestos en libertad y auxiliados para volver a sus domicilios, excepto en aquellos casos en que se hubieran resistido por la fuerza, o bien porque las circunstancias del fraude les convirtieran en reos de pena personal. De cualquier manera, siempre serían detenidos el capitán y maestre, y dos o tres personas interesadas, para que concurran a la justificación del hecho y contestación de la causa.

4. *De los procedimientos, juicio de presas y su repartimiento*

Las presas hechas por los guardacostas debían conducirse al puerto del apostadero de marina, o bien arribar al más cercano cuando por las condiciones climáticas fuera necesario. El oficial o cabo de presa se encargaría de la descarga y entrega de todo, conforme a las órdenes del comandante y con intervención del ministro de la real Hacienda y jefe del resguardo, siguiendo el inventario que debía constar en el expediente original, o por el que se hiciere en ese momento si no se había podido formar al momento del apresamiento. Los bienes se habían de depositar en los reales almacenes bajo tres llaves, de las cuales conservaba una el comandante de marina, otra el jefe de las Rentas, y la tercera el capitán del buque apresado, hasta la sustanciación de la causa y declaración de lo que en justicia hubiere a lugar.

Si bien se entendía que la oficialidad de la real armada no requería de otro estímulo que el de su propio honor para sacrificarse gustosamente por el bien del real servicio, se insistía en la necesidad de abreviar en lo posible la declaración de buena o mala presa, excusándose los trámites judiciales de pura formalidad o estilo.

Si se declaraba una buena presa, su capitán debía entregar al apresador la llave del depósito: el apresador entonces concurría a la confrontación del inventario y a la tasación de los géneros y efectos, junto con el comandante de Marina y el ministro de real Hacienda, pudiendo nombrar cualquiera de los tres a personas que los sustituyeran cuando no pudieran asistir personalmente.

En presencia de los mismos se procedía por el juzgado de Marina a la venta de la presa por remate público, y por lotes de ser conveniente por el valor de la presa.

Cuando el valor total del comiso que se aprehendía no excedía de doscientos pesos en moneda de América, y no existiera otro delito, no era necesaria la formación de la causa. Bastaba para su declaración y distribución que el contador del buque guardacostas certificara circunstancialmente la aprehensión; y en su defecto, se justificara sumariamente por el apresador, de acuerdo con la real instrucción de 16 de julio de 1802.[45]

En la distribución del valor de las presas de contrabando y sus cargamentos se procedería de tal forma que deducidos los gastos de almacenaje y de la comisión de ventas, la mitad íntegra se ponía a disposición del comandante de marina para distribuirla entre los apresadores, conforme a Reglamento. La otra mitad se debía poner en iguales términos a disposición del ministro de real Hacienda, para que pagados los reales derechos y las costas fuera distribuida conforme a las instrucciones y reales órdenes aplicables.

Si el comandante en jefe de un apostadero de marina concurría personalmente al apresamiento de un buque contrabandista, debía considerársele en la distribución de la parte aplicada a los apresadores conforme al empleo que tuviere en la armada. Si su participación en el apresamiento había sido desde tierra con sus disposiciones, o bien desde el bajel de su destino, fuera de la vista en el acto de hacerse la presa,

45 Ésta es la *Instrucción formada por los Contadores Directores generales de Indias del método y reglas con que ha de procederse á la exaccion de los Reales derechos, y distribuirse los comisos de mar y tierra que se hicieren en aquellos Dominios, en cumplimiento de lo resuelto por S. M. en el art. 14 de la nueva planta dada á la Contaduría general, y sobre consultas del Consejo pleno de quince de Febrero de mil setecientos noventa y ocho, primero de Junio de ochocientos uno, y once de Febrero del presente año.* AGN, Bandos, vol. 23, exp. 10, fs. 17-31; publicada por bando en lo que toca a denunciantes y aprehensores en México el 27 de abril de 1803. AGN, Bandos, vol. 23, exp. 11, fs. 32.

entonces se le distribuiría la parte correspondiente a su graduación sin mando. Ni el comandante de los guardacostas, a no ser que también tuviere el mando del apostadero, ni ningún otro de los empleados en ellos, tenían parte de presa, si no se encontraban a bordo del buque apresador en el acto del apresamiento, o en otros que hubieran concurrido al mismo. En este sentido, se debía agregar al expediente una lista de todos aquellos que participaron en el apresamiento, sin considerar a ninguna otra persona que no perteneciera a la dotación del buque apresador. Si el resguardo de tierra auxiliaba al de mar en la aprehensión de algún contrabando, era acreedor de un tercio de la presa otorgada al segundo.

El dinero confiscado, las multas y las sanciones pecuniarias impuestas, así como lo que abona la real Hacienda por razón de los tabacos aprehendidos y demás géneros estancados, debían ser entregados inmediatamente a los interesados, sin esperar a la venta de los demás bienes comprendidos en la confiscación.

Si los buques apresados eran adecuados para prestar el servicio de guardacostas, debían ser aplicados a tal función con acuerdo de las juntas de apostadero, y una vez hecho su avalúo, se abonaría el importe a los interesados. Los demás se vendían en subasta pública y únicamente a los vasallos del monarca español. Cuando existía la sospecha de que las embarcaciones autorizadas para comerciar con las colonias extranjeras intentaban cometer algún fraude, y no fuera fácil su reconocimiento por traer empachadas o abarrotadas sus bodegas, se podía colocar en ellas gente de la dotación del guardacostas para que las condujeran al puerto de su destino, sin permitirles alijar nada por medio de pescadores o por otros medios. En estos casos, si bien los comandantes de los guardacostas no podían reconocerlas dentro del puerto de destino; cuando los jefes de rentas hicieran su visita y reconocimiento, el comandante de marina o su comisionado, verificarían que en el supuesto de encontrarse efectos de contrabando, se considere a los tripulantes del buque guardacostas como únicos interesados.

Los esclavos negros capturados entre las tripulaciones de contrabandistas debían ser vendidos a vasallos españoles, salvo aquellos casos en que contaran con los papeles de libertad expedidos por sus antiguos dueños, mismos que serían revisados y comprobada su autenticidad por los comandantes de los guardacostas.

Se estableció, siguiendo con la tradición contenida en las ordenanzas de corso, que toda embarcación armada en guerra que fuera reconocida en Indias sin su respectiva patente que le autorizara debidamente su bandera, sería declarada pirata, y como tal, juzgada con su carga por los jefes de marina, conforme a sus ordenanzas. Recordemos en este sentido, las sanciones que ya desde el siglo XVII existían para los piratas capturados en los mares americanos.[46]

De las causas de presas efectuadas por los guardacostas conocía el juzgado de marina con su asesor letrado, dando aviso al superintendente subdelegado. Una vez pronunciada la sentencia de buena o mala presa, los autos se remitían respectivamente al superintendente o al intendente para su aprobación y aplicación de la pena correspondiente a los reos. Los avisos y consultas en materia de presas se podían elevar ante el superintendente general de real Hacienda y secretario de Estado y del despacho de ella. Las apelaciones se otorgaban para el Consejo de Indias.

Cuando una presa se hacía lejos de algún puerto principal y no era posible conducirla a éste sin riesgo o a causa de su mal estado, el comandante estaba facultado para quemarlas o echarlas a pique. Para ello, debía previamente acordar con sus oficiales lo que se pudiera aprovechar, haciendo el avalúo correspondiente de los bienes conservados y remitiendo las diligencias al juez territorial para que éste, después de convocar a sus naturales, procediera a la venta. En ella debía intervenir el oficial que destinare el comandante y el contador del buque, a quien le correspondía hacerse cargo del importe para entregarlo con las diligencias del expediente a disposición del juzgado de marina del apostadero respectivo. El mismo procedimiento operaba cuando en las presas se contaba o consistían en ganado o frutos perecederos.

En estos casos, el comandante se encargaba de recoger a los prisioneros, cuya lista se agregaría al expediente. Debía llevar consigo al capitán de la presa con dos o tres de sus oficiales o principales de ella, para la justificación de sus procedimientos.

En aquellos casos en que los superintendentes subdelegados de real Hacienda o bien sus subalternos tuvieran algún conflicto con los comandantes, oficiales u otros empleados en los buques guardacostas, relacionadas con sus funciones, conocía de la disputa el secretario del despacho

46 Véase Cruz Barney, Óscar, *El combate a la piratería en Indias...*, pp. 33-37. En este mismo sentido, el artículo IV, título V, tratado sexto de las Ordenanzas de la Armada de 1748.

de Marina, quien de acuerdo con el de Hacienda diera cuenta al monarca para su determinación, tal como se procedía con los demás asuntos propios del servicio militar. Del mismo modo se procedería en los casos en que fueran los guardacostas los que presentaren alguna queja o pleito contra los jefes de Rentas o sus dependientes.

5. *Sueldos, gratificaciones, pertrechos y gastos*

Cabe mencionar que, según la Instrucción de 1803, los sueldos y gratificaciones que de acuerdo con ésta correspondían a los comandantes, oficiales y demás empleados en el servicio de guardacostas, eran pagados por la real Hacienda en los puertos principales de distrito donde estuvieren establecidas las oficinas de Cuenta y Razón, así como cubiertos los gastos ordinarios de armamento. Quedaba a cargo de la marina el mantener los navíos en buen estado de servicio y de proveer a su reemplazo cuando fuera necesario.

En aquellos puertos en donde no existiera una oficina de Cuenta y Razón que llevara la de los gastos de los guardacostas, debía ser establecida por la marina de acuerdo con lo prevenido por las *Ordenanzas de S. M. para el gobierno militar, político y económico de su Armada naval* de 1748 y la *Ordenanza de S. M. para el gobierno de sus reales arsenales de marina* de 1776.[47] Correspondía a los superintendentes subdelegados en Indias el que se libraran por la Tesorería de Real Hacienda del apostadero, o bien por la más cercana los caudales destinados al entretenimiento de los guardacostas. Estos recursos se debían entregar por tercios anticipados al ministro de Marina.

En los principales puertos de apostaderos de Marina se establecería de acuerdo con la Instrucción, un almacén general de pertrechos, mismos que se remitirían desde los arsenales de España de acuerdo con las notas que los comandantes enviarían por la vía reservada de Marina. Los pertrechos se utilizarían no sólo para reemplazar los buques de la armada y guardacostas, sino también para auxiliar a los mercantes, pretendiendo evitar así que se proveyeran del extranjero. La venta que se hiciera de estos bienes se llevaría a cabo sujetándose a los precios vigentes o bien

47 *Ordenanza de S. M. para el gobierno de sus reales arsenales de marina.* En la oficina de Pedro Marín, Madrid, 1776. Aplicándose también la *Ordenanza de S. M. para el gobierno económico de la Real Hacienda de Marina.* Imprenta Real, por D. Pedro Julián Pereyra, Madrid, 1799. Esta última puede consultarse en AGN, Bandos, vol. 20, exp. 23, fs. 24-109.

con arreglo al arancel que rigiera en el país. De las ventas hechas a particulares se debía llevar cuenta separada haciendo la distinción correspondiente de sus ramos, utilidades y aprovechamientos, cargando las averías o deterioros. Las cantidades resultantes se debían enviar a España, quedando a disposición del Ministerio de Marina.

Para el fomento de la navegación mercantil en beneficio del comercio nacional, se declaró en la Instrucción la exención de pago de los derechos de adquisición de buques extranjeros, extendiéndose este beneficio a los que se apresaren ejerciendo el contrabando.

Dada la importancia del servicio de los buques guardacostas, se les encargó a las juntas de apostadero que los asentistas de víveres en sus contratas se obligaran a proveer a los guardacostas de todo lo necesario a la mayor brevedad, sin que pasara de cuarenta y ocho horas.

Cuando alguno de los guardacostas arribaba por desarbolo u otro accidente, los ministros de real Hacienda del distrito estaban obligados a facilitarle los víveres y pertrechos necesarios para proseguir su campaña, o bien para llegar al puerto principal de su destino. En estos casos, el contador del navío guardacostas debía entregar los correspondientes conocimientos para que por marina se abonara a la real Hacienda lo que se le hubiera suministrado.

6. *Servicio médico*

Finalmente, se dispuso que durante la navegación, se debía atender con el mayor esmero a la curación y convalecencia de los enfermos, mismos que una vez llegados a puerto serían admitidos, no sólo en los hospitales de Marina, sino también en cualquier otro, pasando la cuenta de sus gastos a la oficina respectiva de Cuenta y Razón de Marina para el abono correspondiente.

IV. Conclusión

Cabe destacar de la Instrucción de 1803 la incorporación ya de manera total de los guardacostas a la marina real encargada de la custodia de todas las costas indianas y su extensión a todos los territorios indianos. Dejan, por tanto, de ser simplemente asimilados a la armada y adquieren entonces todos los privilegios propios del fuero.

De cualquier manera, la actividad corsaria desempeñada por los particulares seguiría estando presente, y en el caso de la Nueva España se impulsaría en tiempos del virrey don Félix María Calleja del Rey como medida contrainsurgente.[48]

V. TEXTO

INSTRUCCION PARA GOBIERNO DE LOS BAJELES DE S. M. GUARDACOSTAS DE INDIAS PUBLICADA EN 1o. DE OCTUBRE DE 1803 MADRID EN LA IMPRENTA REAL AÑO DE 1803[49]

Como por una parte haya parecido conveniente el prohibir la importacion y exportacion de ciertos géneros y efectos; y sea por otra necesario el exigir algunos derechos de los permitidos, pues que de estos resulta una porcion no pequeña del patrimonio del Estado: de aquí es que atento el Gobierno en todos tiempos á precaver las funestas conseqüencias del contrabando é ilícito comercio, ha dictado con este objeto leyes convenientes, empleando medios capaces de hacer efectiva su observancia. El principal de estos ha sido destinar un proporcionado número de buques de fuerza, que cruzando sobre las costas alejen de ellas á cualesquiera embarcaciones que con perjuicio de los intereses del Estado y de los vasallos de S. M. se ocupen en tráficos y negociaciones fraudulentas. Pero habiendo sido empleados hasta ahora indistintamente en objeto de tanta importancia, no solo buques de guerra de la Real Armada, sino tambien los que se han armado al intento por la Real Hacienda; han venido á resultar de esta diferencia perjuicios notables á la unidad que debe guardarse en una misma clase de servicio, y á los progresos que habría podido hacer la Marina Real, su sus Oficiales y gente de mar se hubiesen entretenido constantemente en objetos tan análogos á su profesion.

En conseqüencia, habiendo resuelto S. M. que todos los Guardacostas de sus dominios queden agregados a la Real Armada, y que por los Ministerios de Marina y Hacienda de nuestro cargo se acuerde el número y calidad de buques que hayan de destinarse á tan importante servicio, segun lo exijan circunstancias de cada distrito, señalándose las facultades que han de exercer sus Comandantes, y las obligaciones y reglas que han de observar: en cumplimiento de esta sobe-

48 Real orden de 16 de febrero de 1816, publicada por bando en México el 8 de agosto de ese año. AGN, Bandos, vol. 28, exp. 148, fs. 263.

49 INSTRUCCION/PARA GOBIERNO DE LOS BAJELES DE S.M./ GUARDACOSTAS DE INDIAS./PUBLICADA EN I. DE OCTUBRE DE 1803./VIÑETA CON ESCUDO REAL/MADRID EN LA IMPRENTA REAL/AÑO DE 1803. Folio, 15 páginas más portada. AGN, Marina, vol. 45, exp. 22, fs. 348-369. En México se recibieron cuarenta ejemplares del mismo.

rana resolución, y habiendo reflexionado atentamente las particulares circunstancias que concurren en Indias, ya por razon de su distancia á la Metropoli, ya por sus localidades y clase de navegacion y comercio, hemos dispuesto la siguiente Instruccion.

ARTICULO I. La Marina Real se encargará del resguardo de todas las costas de los dominios de S. M. en las Indias, estableciendo cruceros con proporcion á los buques que se destinasen á este objeto en los puntos mas expuestos á fraudes; sobre lo qual procederan los Comandantes de Marina de acuerdo con los Xefes de Real Hacienda, entrando y saliendo en sus puertos, calas y ensenadas quando parezca oportuno, y dedicándose con zelo y aplicacion constantes á exterminar el comercio ilícito, persiguiendo, deteniendo y apresando á toda embarcacion española ó extrangera que se exercite en el contrabando.

2. Con este objeto se destinaran los buques necesarios para establecer el resguardo marítimo de la Provincia de Venezuela con sus anexas, é Isla de Puerto Rico, el del Vireynato del nuevo Reyno de Granada, y el de la Isla de Cuba y Seno Mexicano, como parages mas expuestos al comercio clandestino de los extrangeros establecidos en las Antillas. Y se nombrarán asimismo las embarcaciones que convenga emplear en el resguardo de las costas del Mar Pacífico y en el Rio de la Plata.

3. Consiguiente á lo dispuesto en el artículo anterior los buques del resguardo de mar, y los que pertenecen en la actualidad al ramo de Real Hacienda, dependiendo inmediatamente de los Vireyes ó Superintendentes Subdelegados de ella en Indias, con quantos almacenes, repuestos, depósitos y provisiones se hallaren destinados para su entretenimiento y conservacion; se reuniran y entregarán á la Marina Real, exceptuándose solamente las falúas ó embarcaciones menores destinadas á rondas y reconocimientos interiores en los puertos dentro de sus puntas. Y los Capitanes, Oficiales y demas empleados en dichos buques que voluntariamente deseen pasar al servicio de la Armada, quedarán incorporados á ella en las clases que parezca conveniente. Pero por lo respectivo á la gente de mar que haya de servir en los Guardacostas, será circunstancia precisa la de ser matriculados; y lo mismo en las expresadas embarcaciones del resguardo interior de los puertos, si hubiese suficiente número de matriculados á quienes no fuese gravoso este servicio: debiendo

esquifarse aquellas, alternando por meses, con individuos de las tripulaciones de los baxeles de S. M.

4. El mando y gobierno superior de los Guardacostas estará á cargo de los Comandantes de Marina en los apostaderos de Indias; pero no podrán estos disponer cosa alguna esencial relativamente al servicio de aquellos, sin haber consultado á sus Capitanes, cuyos conocimientos y experiencias servirán para el señalamiento de cruceros y formacion de las instrucciones con las que han de gobernarse.

5. Los Comandantes de Marina, como que son los que han de responder principalmente del desempeño de los Guardacostas en los objetos de sus comisiones, dispondrán por sí, y sin que sea necesario que lo manden los Vireyes, la salida de los buques; cuidando de que la verifiquen siempre en buen estado militar y marinero, ya sea quando se les destine á cruceros, ó ya quando se les emplee en comision determinada; como sucederá en el caso de que los Comandantes por sí, ó por los Subdelegados ó Xefes del resguardo terrestre, tengan noticia de que se intenta algun fraude. Y el los avisos que con este ú otros motivos se comunicaren estos Xefes, guardarán entre sí el decoro y buena armonía correspondientes, considerandose unidos en la comun obligacion de desempeñar con acierto los objetos del Real servicio.

6. Si obligados de los tiempos, ó por ir persiguiendo buques sospechosos, ó por auxiliar á los de las divisiones mas cercanas, traspasasen los Guardacostas sus limites respectivos, volverán á ellos quando haya cesado el motivo.

7. Los avisos que conviniere pasar al Comandante de Marina, ó á los de los Guardacostas, quando se hallaren fuera del puerto principal del apostadero, ha de procurarse que corran lo largo de las costas con la mayor rapidez posible, ya sea por medio de los dependientes de Rentas, ó ya estableciendo una comunicacion mas activa por medio de señales convenidas, cuyo arreglo se dispondrá en la forma mejor y mas económica. Y por los mismos ú otros medios se transmitirán recíprocamente los Comandantes de los Guardacostas, y pasarán á los Xefes de Rentas las noticias que parezcan oportunas para combinar las operaciones del resguardo marítimo con el terrestre.

8. En el reconocimiento de buques nacionales ó extrangeros que navegaren por mares inmediatos á costas é islas de aquellos dominios, se procederá con agrreglo á lo prevenido en el título 5o., tratado 6o. de las Ordenanzas de Marina, y á lo contenido en esta Instruccion: haciéndose un prolixo exámen de todos los papeles y documentos de legitimidad, en términos de poder

discernir los fingidos de los verdaderos, especialmente quando medie fundada sospecha. Y aun así podrán los Comandantes formar juicio de la causa que les haya llevado á mares ó puertos de los dichos dominios de S. M., y obrar por lo que resulte á su detencion ó libertad.

9. Para que tales reconocimientos se verifiquen sin violencia y sin mas detencion que la absolutamente indispensable, pasará á bordo un Oficial, ó se hara venir al Capitan con los papeles expresados: y si alguno se resistiese, se le obligará con la fuerza marinándolo hasta el puerto principal del distrito, para que precedido exámen de la sumaria justificacion correspondiente, se declare lo que sea de justicia.

10. Asimismo se detendrán las embarcaciones extrangeras que navegaren en los mares referidos, aunque con derrotas indiferentes, siempre que lleven frutos que solo se producen en terrenos de dominacion española; pues debe inferirse que ha sido ilícita su adquisicion; pero se dexarán navegar libremente á Europa ó á sus colonias de América, quando sean de estas los frutos que conduzcan.

11. Se detendrá también á toda embarcacion extrangera que se encontrare en puertos de las islas y tierra firme de los dominios de S. M. y en sus mares adyacentes, haciendo el comercio sin Real facultad. Y se encarga á los Comandantes de Guardacostas que desalojen de qualesquiera puntos á los extrangeros que á pretexto de pesquería, salinas ú otros hubiesen formado barracas para habitar en aquellas posesiones.

12. Igualmente serán detenidas las embarcaciones españolas que se hallaren comerciando en dichos parages sin las debidas licencias, las que no obstante de llevar este requisito conduzcan mayor cargamento, ó especies no comprehendidas en las certificaciones de registro: las quales deberán entregarse abiertas en adelante por los Ministros de Real Hacienda á quienes corresponda, para que así pueda hacerse la debida confrontacion.

13. Resuelta la detencion de algun buque extrangero ó nacional por contrabandista calificado, ó porque haya racionales sospechas para reputarlo tal, pedirá el Comandante apresador los papeles de que trata el artículo 8; y tomando razon el Contador, delante de testigos, de los que se manifestaren, será reconvenido el Capitan ó Maestre del buque apresado para que exhiba quantos tuviere; en inteligencia de que no serán admitidos los que presentare despues. Evacuada esta diligencia, y colocados los dichos documentos por cabeza de proceso, se procederá á formar una sumaria justificacion, recibiendo decla-

raciones al Capitan é individuos del buque apresado para la comprobacion del fraude, y á los del Guardacostas para que conste lo ocurrido hasta el acto del apresamiento. Y si los declarantes extrangeros no supieren explicarse en castellano, se buscará quien sirva de intérprete entre los mismos apresadores, los quales firmarán sus deposiciones: evitando por este medio el Comandante apresador la culpa que despues podria atribuirle la malicia de los prisioneros, ó de los que por tener parte en sus fraudulentas negociaciones tienen interes en instruirlos, ocultando la verdad.

15. El Oficial que pasáre á la embarcacion detenida cuidará de que las escotillas queden cerradas y selladas en la forma que para tales casos determina el artículo 24 del título 5o., tratado 6o. de las Ordenanzas de Marina: dispondrá que se recoja y anote lo que se halle sobre las cubiertas, y pueda ocultarse con facilidad; y recogiendo las llaves, las entregará con inventario de todo al Oficial que marinare la presa.

16. Los Comandantes y Oficiales de los Guardacostas emplearán su zelo para impedir el saqueo de los géneros que se hallaren sobre cubiertas, en cámaras ó en alojamientos de los buques que se apresaren; porque este abuso solo podrá disimularse en el caso de haber mediado una obstinada resistencia, ó de haberse rendido al abordage. Ni consentiran que se extraiga de las presas cosa alguna, aunque sea baxo el pretexto de ponerla en mayor seguridad. Y si por falta de víveres ó de pertrechos fuere necesario surtirse de las presas, lo dispondrá el Comandante, para que con certificacion del Contador, é interviniendo el dueño, se ponga por diligencia en el expediente original, para que en todo tiempo pueda reintegrarse su valor á quien corresponda.

17. Los prisioneros serán socorridos con la racion ordinaria de Armada, y se repartirán entre los buques apresadores, segun lo dispusiere el Comandante. Estrechará éste sus providencias para que reciban de todos el buen trato que exige la humanidad, haciéndose distincion de los que la merezcan por su carácter: y dispondrá que se forme de todos lista circunstanciada, pues por ella habrá de verificarse su entrega en el puerto adonde arribaren las presas.

18. Se dará desde luego libertad á los prisioneros extrangeros, proporcionándoles volver á sus domicilios; exceptuando el caso de haber resistido su entrega por la fuerza, ó que las circunstancias del fraude les hagan reos de pena personal. Pero siempre serán detenidos el Capitan y Maestre, y dos ó tres

personas interesadas, para que concurran á la justificacion del hecho y contestacion de la causa.

19. Las presas que hicieren los Guardacostas serán conducidas por punto general al puerto del apostadero de Marina, ó arribarán al mas inmediato quando las circunstancias del tiempo obligasen a tomar ese partido. El Oficial ó Cabo de presa procederá á la descarga y entrega de todo, conforme á las órdenes del Comandante, con intervencion del Ministro de Real Hacienda y Xefe del Resguardo, por el inventario que debe constar en el expediente original, ó por el que se hiciere de nuevo, si no se hubiese podido formar en el acto del apresamiento. Y el depósito se hará en los Reales almacenes ó en otros si conviniere; pues ha de guardarse todo baxo de tres llaves, de las quales tendrá una el Comandante de Marina, otra el Xefe de las Rentas, y la restante el Capitan del buque apresado, hasta que substanciada la causa se declare lo que corresponda en justicia.

20. Aunque la Oficialidad de la Real Armada no ha menester otro estímulo que el de su propio honor para sacrificarse gustosa por el bien del Real servicio, es de toda justicia que para la mas pronta recompensa de su zelo, y para que las tripulaciones y guarniciones de los buques Guardacostas se animen con la esperanza de recoger sin retardo el fruto de sus fatigas, se abrevie quanto sea posible la declaracion de buena ó mala presa, excusándose los trámites judiciales de pura formalidad o estilo.

21. Si el buque detenido se declarare buena presa, entregará su Capitan al apresador la llave del depósito, que habrá tenido en su poder: concurrirá éste, si permaneciese en el puerto, á la confrontacion del inventario, y á la tasacion de géneros y efectos, con el Comandante de Marina y el Ministro de Real Hacienda, pudiendo nombrar qualquiera de los tres, personas que les substituyan quando no puedan asistir personalmente. Y con presencia de los mismos se procederá por el Juzgado de Marina á las ventas, que han de verificarse precisamente por público remate, y por lotes si pareciese conveniente, quando fuere quantioso el valor de la presa.

22. Quando el valor total del comiso que se aprehendiere, aunque sea de géneros prohibidos, no exceda de doscientos pesos, moneda de América, y no hubiese otro delito; se excusará la formacion de causa, bastando solo para su declaración y distribución que el Contador del buque Guardacostas certifique circunstancialmente la aprehension; y en su defecto se justificará sumaria-

mente por el aprehensor, con arreglo á la Real Instruccion de 16 de Julio de 1802.

23. En la distribucion del valor de las presas de contrabando y sus cargamentos se procederá en adelante de forma que deducidos los gastos de almacenage y comision de ventas, se entregará la mitad íntegra á disposicion del Comandante de Marina para distribuirla á los apresadores, conforme á Reglamento. Y la otra mitad se pondrá en iguales términos á disposicion del Ministro de Real Hacienda, para que pagados los Reales derechos y las costas, se distribuya lo demas conforme á Instrucciones y Reales Ordenes.

24. Si sucediere que el Comandante en Xefe de un apostadero de Marina concurra personalmente al apresamiento de algun buque contrabandista, será considerado en la distribucion de la parte aplicada á los aprehensores conforme al empleo que obtuviere en la Armada; pero si solo hubiese concurrido desde tierra con sus disposiciones, ó bien sea desde el baxel de su destino, hallándose fuera de la vista en el acto de hacerse la presa, entonces se le distribuirá la parte correspondiente á su graduacion sin mando. Pero ni el Comandante de los Guardacostas, á no ser que reuna el mando del apostadero, ni otro alguno de los empleados en ellos, tendrán parte de presa, si no se hubiesen encontrado á bordo del buque apresador en el acto del apresamiento, ó en otros que hayan concurrido á él esencialmente. Con cuyo fin, y para que á su tiempo consten los partícipes, se agregará al expediente una lista de quantos concurrieren á la aprehension: excluyéndose de ella á qualquiera, sea pasagero, ú otra persona que no pertenezca á la dotacion del buque apresador.

25. Quando concurra el Resguardo de tierra con el de mar en la aprehension de algun contrabando, tendrá aquel un tercio en la parte que á éste quede señalada.

26. El dinero que se confiscare, las multas ó condenaciones pecuniarias que se impusieren, y lo que abona la Real Hacienda por razon de los tabacos aprehendidos y demás géneros estancados, deberá entregarse inmediatamente á los interesados, y sin esperar á la venta de los demas efectos comprendidos en la confiscación á fin de que no se les dilaten estos socorros en justa recompensa de su zelo y trabajo.

27. Quando los buques apresados fueren á propósito para Guardacostas, se aplicarán á este servicio con acuerdo de las Juntas de apostadero y hecho su avalúo, se abonará el importe á los interesados; pero los demas se venderán

en pública subasta, y precisamente á vasallos de S. M. con las circuntancias correspondientes.

28. Si los Guardacostas tuviesen fundada sospecha de que abrigan ó intentan algun fraude las embarcaciones de comercio permitido con las colonias extranjeras, y no les fuere fácil su reconocimiento por traer empachadas o abarrotadas sus bodegas, podrán tripularlas con gente de su dotación para que las conduzcan al puerto de su destino, y no las permitan alijar cosa alguna por medio de pescadores ú otros auxilios. De ningun modo procederán los Comandantes de los Guardacostas á reconocerlas dentro ya del puerto; pero cuando los Xefes de Rentas concurran á pasarlas su visita ó reconocimiento, intervendrá el Comandante de marina ó su comisionado, para que se verifique á su satisfacción; respecto á que si se hallasen efectos de contrabando, han de reputarse los individuos del buque Guardacostas como verdaderos y únicos interesados.

29. Siendo tan expuesto á fraudes el comercio con las colonias extrangeras, tendrán facultad para reconocer los barcos de este tráfico, no solo los Xefes de Rentas en sus visitas, sino tambien el Comandante de Guardacostas que se hallare en el puerto, ó el Oficial que nombrare al efecto el Comandante del apostadero: porque siendo tantas y tan sagaces las invenciones de los que se dedican al fraude, será mas fácil que se descubra éste con la concurrencia de ambos resguardos á un mismo fin. Pero á las embarcaciones del comercio de España solo se les pasará la visita regular por los Xefes de Rentas; á no ser que el Comandante de Marina tenga sospechas de fraude.

30. Habiendo manifestado la experiencia que en los buques anclados en los puertos suelen depositarse géneros de contrabando, para lograr ocasion de introducirlos furtivamente, deberán los Comandantes de Guardacostas, en caso de denuncia ó fundado rezelo, poner en ellos una guardia competente, y avisar sin pérdida de tiempo á los Ministros de Real Hacienda, para que con el Xefe del Resguardo pasen al reconocimiento en los términos que expresa el artículo 25 anterior; y en caso de que se aprehendan algunos efectos, se depositarán con las formalidades prevenidas, hasta la declaración que haga el Tribunal de Marina en vista de la justificacion sumaria que se le dirigirá al intento.

31. Fuera de los casos prevenidos en los tres artículos precedentes, no se mezclarán los Guardacostas en lo correspondiente al resguardo marítimo de los puertos, que es peculiar de los Ministros de Real Hacienda y sus dependientes: si bien por esta razon no dexarán de reconocer quando lo hallen

oportuno á las embarcaciones menores que cruzaren de noche dentro de bahía; y en el caso de que llevaren géneros de contrabando serán apresadas, procediéndose como queda advertido.

32. Como entre los prisioneros de contrabando suele haber algunos negros esclavos, á quienes dan sus amos papeles supuestos de libertad quando salen á exercitarse en el trato ilícito, procurarán los Comandantes de los Guardacostas averiguar los que sean realmente esclavos, para que vendidos á vasallos españoles, no puedan volver á territorio de dominación extrangera.

33. Toda embarcacion armanda en guerra que fuere reconocida en mares de aquellos dominios sin patente que autorice debidamente su bandera, será declarada pirata, y como tal será juzgada con su carga por los Xefes de Marina, conforme á sus Ordenanzas.

34. El Juzgado de Marina con su Asesor letrado conocerá en las causas de presas que hicieren los Guardacostas, dando aviso al Superintendente Subdelegado; y pronunciada la sentencia de buena ó mala presa, pasará los autos respectivamente al Superintendente ó al Intendente para la aprobacion y aplicacion de la pena á los reos, por cuya razon disfrutarán como hasta ahora la parte señalada en la pauta de distribucion de presas de contrabando, y conforme á lo prevenido en el artículo 23 de este Reglamento. Los avisos y consultas de las causas se harán como hasta aquí en los casos dudosos al Superintendente general de Real Hacienda y Secretario de Estado y del Despacho de ella, y las apelaciones se otorgarán para el Consejo de Indias en el modo y forma que se halla establecido por las leyes é instrucciones.

35. Los Comandantes de los Guardacostas atentos siempre al mas cabal desempeño de su encargo, propondrán al Ministerio de Marina quanto su zelo é inteligencia les dictare ventajoso al Real Servicio para que de acuerdo con el Ministerio de Hacienda se providencie lo mas conveniente.

36. Si los Superintendentes Subdelegados de Real Hacienda ó sus Subalternos tuviesen alguna vez que representar contra los Comandantes, Oficiales ú otros empleados en los buques Guardacostas, relativamente á las funciones de su encargo, se dará conocimiento de ello al Señor Secretario del Despacho de Marina, para que examinado el asunto, y de acuerdo con el de Hacienda, se dé cuenta á S. M. para su Real determinación, del propio modo que en las demas cosas del servicio militar. Y lo mismo se practicará respectivamente con el Señor Secretario del Despacho de Hacienda por el de

Marina, si por parte de los expresados Comandantes ú Oficiales se representare contra los Xefes de Rentas ó sus dependientes.

37. Siendo el principal objeto de los Guardacostas la protección del comercio nacional, franquearán á los buques de este los auxilios posibles; pero exigiendo de sus Capitanes ó Patrones el resguardo correspondiente de lo que se les entregue, para que los dueños satisfagan su importe.

38. Los sueldos y gratificaciones de Reglamento que correspondan á los Comandantes, Oficiales y demas empleados en el servicio de los Guardacostas, serán pagados corrientemente por la Real Hacienda en los puertos principales de distrito donde estuvieren establecidas las Oficinas de Cuenta y Razon; y del mismo modo serán satisfechos los demas gastos ordinarios y precisos de armamento: quedando á cargo de la Marina el mantener los baxeles en buen estado de servicio, y de reemplazarlos quando sea necesario ó parezca conveniente.

39. En los puertos principales donde no la hubiere se establecerá por Marina una Oficina de Cuenta y Razón que lleve la de los gastos de los Guardacostas, baxo el método y formalidades prevenidas en las Ordenanzas de la Armada y en la de Arsenales.

40. Para ocurrir á estas atenciones cuidarán los Superintendentes Subdelegados en Indias que se libren por la Tesorería de Real Hacienda establecida en el apostadero, ó por la mas cercana, y se entreguen al Ministro de Marina por tercios anticipados, los caudales que se destinaren por S. M. para el entretenimiento de los Guardacostas, donde ya no estuvieren señalados; ó bien los que resulten ser necesarios de los presupuestos formados al efecto por las Juntas de Marina en los apostaderos.

41. En los puertos principales de apostaderos de Marina habrá un almacen general de pertrechos, que se remitirán desde los arsenales de España, con arreglo á las notas que pasarán los Comandantes á la via reservada de Marina; y estos servirán no solo para reemplazar los buques de S. M., sino tambien para auxiliar á los del comercio, evitándose por este medio el que se provean del extrangero, especialmente en los puntos que se hallan inmediatos á sus Colonias. Y la venta que se haga de estos efectos será con arreglo á los precios corrientes, ó del arancel que rija en el pais.

42. De estas ventas á particulares se llevará cuenta separada con distincion de sus ramos, utilidades y aprovechamientos, cargando igualmente las averías

ó deterioros, y las cantidades de sus productos se remitiran á España á disposicion del Ministerio de Marina.

43. Con objeto de fomentar la navegacion mercantil en beneficio del comercio nacional, tiene resuelto S. M. que sea libre de todos derechos la adquisicion de buques extrangeros, y por consequencia debe entenderse que esta gracia es extensiva á los que se apresaren por exercitarse en el contrabando.

44. Las presas que se hicieren lejos de los puertos principales, y que no puedan conducirse á ellos sin riesgo de un fracaso, á causa de su mal estado, dispondrá el Comandante quemarlas ó echarlas á pique pero antes acordará con sus Oficiales lo que pueda aprovecharse, y procediendo al exámen de lo que se recogiere, y al avalúo que deberán hacer los facultativos de los buques Guardacostas, quando no hubiere otros, remitirá estas diligencias, si lo permitieren las circunstancias, al Juez territorial; para que convocando á sus naturales, se proceda á la venta, interviniendo el Oficial que destinare el Comandante y el Contador del buque, á quien corresponde hacerse cargo del importe para entregarlo con las diligencias del expediente á disposicion del Juzgado de Marina del respectivo apostadero.

45. Si en este ú otros casos se hallaren en las presas ganado ó frutos que no puedan conservarse á bordo, se procederá á su venta en la forma que previene el artículo precedente. Y en quantas ocasiones se hiciere precisa igual determinacion, cuidará el Comandante de recoger los prisioneros, cuya lista se agregará al expediente; y de conducir por lo menos consigo al Capitan de la presa con dos ó tres de los principales de ella, para poder justificar por este medio sus procedimientos.

46. Exigiendo la calidad del servicio activo de los Guardacostas que no demoren un punto sus salidas, y que ni se vean precisados á abandonar sus cruceros antes de ser relevados, ni tampoco antes del tiempo que se les haya prefixado; cuidarán muy especialmente las Juntas de apostadero de que los asentistas de víveres en sus contratas se obliguen á proveer á los Guardacostas de los que necesiten á la mayor brevedad, y sin que pueda pasar de quarenta y ocho horas, y que ademas tengan los mismos asentistas ú otros en los puertos de frequente arribada un repuesto de víveres proporcionado, para que no suceda el tener que abandonar el crucero tal vez en el momento mismo de cometerse un fraude.

47. Si alguno de los Guardacostas arribare por desarbolo ú otro accidente inevitable, los Ministros de Real Hacienda del distrito le facilitarán los víveres

y pertrechos que necesitare para seguir su campaña, ó para restituirse al puerto principal de su destino, otorgándose los correspondientes conocimientos por el Contador del buque, y con las intervenciones de Ordenanza, para que por Marina se abone á la Real Hacienda lo que se le haya suministrado.

48. Mientras los buques estuviesen á la vela se atenderá á bordo con el mayor esmero á la curacion y convalecencia de los enfermos, y en puerto serán admitidos, no solo en los hospitales de Marina, donde los hubiere, sino tambien en otros qualesquiera: en cuyo caso se pasará la nota de sus gastos á la respectiva oficina de Cuenta y Razon de Marina para el abono correspondiente. Y quando los enfermos se hallaren restablecidos se remitirán al puerto de su procedencia, facilitándoles los auxilios necesarios; pero si hubiere proporcion de embarcarlos en alguno de los buques Guardacostas, continuarán en él su servicio hasta que puedan incorporarse con el de su destino.

49. Perteneciendo á la Marina Real los buques Guadacostas, como que son parte integrante de ella, serán gobernados en qualesquiera mares, destinos ó circunstancias, con arreglo á las Ordenanzas de la Real Armada en todas las materias de justicia, policía y disciplina; asimismo en todo lo demas que no se oponga á lo que previene esta Instruccion.

50. Los Comandantes, Oficiales y demás empleados en los buques Guardacostas estarán obligados á obedecer las órdenes que recibieren de sus Xefes naturales, quando lleguen á Indias mandando esquadras ó con otro motivo; pero estos se abstendrán de mandarles en cosas que no sean relativas á su comision, ni menos á separarlos de ella, ocupándolos en destinos que los distraigan de su principal objeto; y si ocuriere alguna grave causa para ello, comunicarán sus órdenes por escrito, quedando así los Comandantes libres de toda responsabilidad.

51. Por el Ministerio de Marina se comunicarán directamente todas la órdenes relativas á las novedades ó alteraciones que parezcan convenientes en los mandos y destinos de los buques Guardacostas; y se pasarán al Ministerio de Hacienda todas las noticias de que deba estar instruido para sus providencias. Y por este Ministerio se comunicarán también directamente todas las relativas al servicio y desempeño de la comision, pasándose igualmente los avisos convenientes al Ministerio de Marina.

52. Y finalmente, procederán siempre ambos Ministerios de acuerdo en todo lo que convenga providenciar ó hacer presente á S. M. relativamente al servicio de los buques Guardacostas. Y habiéndose servido S. M. de aprobar

el contenido de los cincuenta y dos artículos de que consta esta Instruccion; ha venido asimismo en resolver que se imprima y comunique de Real órden para su puntual observancia, firmándola los dos Señores Secretarios de Estado y de los Despachos de Marina y Hacienda.= San Lorenzo primero de Octubre de mil ochocientos y tres.

Miguel Cayetano Soler

Domingo de Grandallana