

# La instrucción de Guardacostas de 1803

POR

**SALVADOR ARREGUI**

*Dpto. de Historia de América*

La publicación de la *Instrucción para gobierno de los Baxeles de S. M. guardacostas de Indias* vino a ocupar un vacío importante en la legislación comercial (1). La trascendencia obedecía al carácter peculiar de la norma legal. La fecha de 1 de octubre de 1803 explica claramente el momento coyuntural del comercio español con Indias. La terminación de la guerra con Inglaterra y la firma de la Paz de Amiens en 1802 había concluido con el comercio de países neutrales vigente desde 1797. La Corte adivinaba el rápido incremento del contrabando desde el momento de la derogación neutral. La prevención del contrabando de manera *más efectiva* era uno de los fines del decreto. Y de la mano venía la segunda connotación particular. La fórmula estipulada en la Instrucción supuso una variación interesante respecto a la anterior legislación. En fechas próximas la persecución del contrabando venía siendo ejercida bilateralmente por los navíos de la Real Armada y por los de Real Hacienda dependientes de la Superintendencia. A partir de ahora se ordenaba la agregación de todos los buques guardacostas a la Marina. Aparentemente el cambio podía interpretarse casi como una mera reforma doméstica a nivel de Secretarías de Despacho. En realidad creemos que es la primera desautorización en toda regla que la Corona infería a la Intendencia a favor de otro ente estatal metropolitano, y de aquí la importancia. La celosa actitud asumida por la Intendencia en

---

(1) La documentación se encuentra en los fondos del Archivo General de Indias, Audiencia de Santo Domingo, legajo 2.165.



todo momento a favor de una mayor recaudación fiscal siempre había sido tenida en cuenta. Sólo desde la Erección de los poderosos Consulados de nueva planta había quedado en descrédito ante la Corona. Y esto en función de la mayor o menor influencia de los próceres consulares en la Metrópoli (2). A partir de ahora vería mermada su capacidad de maniobra a sólo el Resguardo de tierra, a unos ingresos mucho más disminuidos frente a unos gastos incrementados y a la casi total carencia de atribuciones al respecto.

Firmaban la Instrucción don Domingo de Grandallana y don Miguel Cayetano y Soler, ministros de Marina y Hacienda respectivamente. La estructura orgánica se componía de una introducción y cincuenta y dos artículos distribuidos temáticamente del siguiente modo:

- Justificación de la norma legal: Introducción.
- Establecimiento y jurisdicción: artículos 1-6.
- Realización de los decomisos: artículos 7-15.
- Detenciones y aseguramiento de presos: artículos 16-19.
- Reparto de presas: artículos 20-27.
- Guardia del buque y aspectos particulares de los decomisos: artículos 28-31.
- Utilización de esclavos de buques contrabandistas: artículo 32.
- Declaración o calificación técnica de buque pirata: artículo 33.
- Jurisprudencia e interferencia de jurisdicciones: artículos 34-36.
- Auxilio a la Marina Mercante: artículo 37.
- Sueldos y gastos de mantenimiento: artículos 38-42.
- Libertad de derechos de compra y naturalización de buques extranjeros y decomisados: artículos 43-44.
- Venta de decomisos percederos: artículo 45.
- Abastecimiento de los guardacostas por los asentistas: artículo 46.
- Accidentes y hospitalización de tripulaciones guardacostas: artículos 47-48.
- Dependencia de Marina, Ordenanzas, justicia, disciplina y policía: artículos 49-52.

Aunque la Instrucción tenía un carácter aplicativo a toda América, especificaba su área a la Provincia de Venezuela «con sus anexas», Isla de Puerto Rico, Virreinato de Nueva Granada, Isla de Cuba y Seno Mexicano. De modo más laxo refería que «se nombrarán asimismo las em-

(2) A este respecto llevamos varios años trabajando en la historia del Consulado de La Habana que es particularmente interesante como ejemplo de confrontación de jurisdicciones mercantiles y de todo tipo con la Intendencia.

barcaciones que convenga emplear en el resguardo de las costas del Mar Pacífico y en el Río de la Plata». El entorno del Caribe era vital, daba el tono al resto de América. La proximidad de los enclaves británicos, con sus islas-almacén, hacían particularmente proclives al contrabando todos los territorios referidos en la Instrucción.

El predominio que la Marina ejercía ahora sobre la Hacienda la dispuso en situación para obligar a la segunda a retirarse al interior de los puertos. Buques, almacenes, repuestos, depósitos y provisiones de la Real Hacienda pasaban a Marina, «exceptuándose solamente las falúas o embarcaciones menores» propias de los inspectores de Aduanas. Incluso las tripulaciones dependientes de las Intendencias podían ser asimiladas a los respectivos cuerpos de Marina si así lo querían. Caso de interesarles continuar siendo civiles deberían acreditar estar incluidos en las listas de la matrícula del puerto tanto si servían en alta mar o en los faluchos del puerto. En este caso tripulaciones civiles y de la Armada se alternarían por meses en el gobierno de los Guardacostas.

De cualquier modo el mando superior de todo lo concerniente a defensa costera quedaba a cargo de los Comandantes de Marina en los Apostaderos. Su autoridad e independencia quedaba reforzada por encima —incluso— de las máximas autoridades, ya que podía ordenar cualquier salida «sin que sea necesario que lo manden los virreyes».

Las disposiciones articuladas se esforzaban paralelamente en limar asperezas previendo la mala disposición con que los Superintendentes —en tierra firme— o los Intendentes —en las islas— recibían las sucesivas andanadas. Encarecían los legisladores la necesaria coordinación de la Comandancia de Marina y del Resguardo terrestre a la hora de transmitirse avisos para la represión del contrabando.

La persecución afectaría a cuantos buques extranjeros llevaran carga española: «frutos que sólo se producen en terrenos de dominación española», aunque fueran con derrotas calificables como indiferentes. Igualmente impedía la instalación de barracas en la costa so pretexto de pesquería o salinas. En cualquier caso sólo se retendría al Capitán, Maestre y dos o tres personas más, libertando al resto, siempre que no hubieran incurrido en pena personal. La incoación de expediente se despreciaría si el valor del decomiso no excedía de doscientos pesos.

La necesidad de mano de obra y el afán por incrementarla, particularmente en Cuba, Puerto Rico y Venezuela, mereció verse reflejada en el artículo 32 del texto. Era frecuente la presencia de negros esclavos en buques contrabandistas con papeles de libertad falsos para, amparándose en el artículo de libertad de extranjeros, regresar fácilmente al

puerto de origen en caso de aprehensión. A partir de ahora los negros incursos en expediente de decomiso serían considerados buena presa y vendidos por la Intendencia a particulares españoles. En ese mismo sentido se incluía la libertad de derechos de compra de buques extranjeros o decomisados. En este caso el buque sería incorporado a la Armada como guardacostas, por una módica cantidad a pagar a Hacienda, si era reconocido como idóneo para tal fin. Aumento de mano de obra esclava y de las marinas mercante y de guerra se aprovechaban de una normativa elaborada primeramente con el único fin de reprimir el contrabando. El legislador resolvía tres problemas de una vez.

Donde sí se esforzó la Instrucción por clarificar los términos fue en el apartado relativo a la jurisdicción; en este punto dejaba toda la actividad externa al puerto al Comandante del Apostadero, reduciendo a los Xefes de Rentas al espacio comprendido entre la bocana y los muelles. Sin embargo, y a pesar de todo lo dicho, la actividad del Comandante o su comisionado frecuentemente se extendía a las visitas y reconocimientos de buques en la dársena. Esta invasión de jurisdicción se justificaba en base a cerciorarse de la presencia o ausencia de contrabando en los buques apresados, pero que no habían podido ser reconocidos en alta mar por ir abarrotados. De todas formas pese a la clarificación ya expresada, los términos jurisdiccionales dejaban un terreno ambiguo, a favor de Marina, que provocaba el malestar de Hacienda. De hecho el Juez de Marina era quien en definitiva declaraba buena o mala presa y después pasaba los autos a la Superintendencia. «para la aprobación (formal) y aplicación de las penas...». Por todo lo cual cobraba una parte de las presas. Sin embargo, frecuentemente, las actuaciones del Resguardo de Rentas de la Intendencia dejaron mucho que desear. Y la premura —ficticia— en asegurar las presas nunca fueron realizadas con el celo e interés que precisaba su misión (3).

Para la Intendencia el último y definitivo aspecto objeto de afrenta radicaba en su propio bolsillo. Agravio que motivaba el enfrentamiento o el desprecio impotente de que hacía objeto a la Real Marina. Según el

(3) Al menos esa era la impresión deducida de las abundantísimas fugas que se realizaban amparándose en el sistema de visita doble. Son frecuentes las quejas emitidas desde España contra las formas de apresamiento y decomisos efectuados en La Habana. Extraído de distintos autos por contrabando —Sala 1.º del Consejo de Indias— fechados en La Habana: 29-11-1804, 21-1-1808, 12-3-1808 y 18-9-1807. Buque El Thomas, apresado el 29 de noviembre de 1804 y sentenciado el 16 de agosto de 1807: «... se nota en este caso cómo en casi todos los comisos de La Habana (...) mucha inacción si no se puede llamar abandono en asegurar los reos; en esto se procede en aquella capital con una arbitrariedad repreensible que pide providencia para lo subsesivo...». Vid. ARREGUI, S., *Las relaciones comerciales entre España y Cuba en vísperas del movimiento emancipador americano: 1803-1810* (en prensa).



artículo 23, una vez deducidos los gastos de almacenaje y comisión de ventas, el reparto de los beneficios de presas iría por mitades a los dos organismos. Sin embargo, la diferencia era notable. La Comandancia de Marina entregaba la totalidad de sus fondos a los apresadores directos del contrabando. La Intendencia, con su 50 por 100, abonaría los reales derechos, las costas del expediente y distribuiría el resto según las reales órdenes e instrucciones. En un solo caso el Resguardo de Tierra tomaría parte en el botín: si concurría con la Marina directamente en la aprehensión, disfrutaría una tercera parte de los beneficios. En cualquier otro caso, no. Pero no quedaban ahí las ofensas pecuniarias. Los sueldos de Oficiales, marinería y civiles matriculados y todos los gastos de mantenimiento de los Guardacostas serían pagados con cargo a los fondos de la Real Hacienda.

En definitiva, como resultado de la Real Instrucción salía beneficiado un amplio grupo de agraciados frente al derrotado cuerpo de Rentas reales. Los ciudadanos se beneficiaban de la libertad de derechos en la naturalización de buques y compra de esclavos aprehendidos; la Marina percibía pluses económicos, se aseguraba navíos, reparaciones y mantenimiento, y obtenía una autoridad y jurisdicción en un área vedada para ella. A la delegación de la Secretaría de Hacienda sólo le restaba, prácticamente, una cosa: pagar.





# INSTRUCCION

PARA GOBIERNO DE LOS BAXELES DE S. M.

GUARDACOSTAS DE INDIAS

PUBLICADA EN I.º DE OCTUBRE DE 1803

MADRID EN LA IMPRENTA REAL

AÑO DE 1803



... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..





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 consecuencias 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 habria podido hacer la Marina Real, si sus Oficiales y gente de mar se hubiesen entretenido constantemente en objetos tan análogos á su profesion.

En consecuencia, habiendo resuelto S. M. que todos los Guardacostas de sus dominios queden agregados á 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 las circunstancias de cada distrito, señalándose las facultades que han de ejercer sus Comandantes, y las obligaciones y reglas que han de observar: en cumplimiento de esta soberana resolución, y habiendo reflexionado atentamente las particulares circunstancias que concurren en Indias, ya por razon de su distancia á la Metrópoli, ya por sus localidades y clase de navegacion y comercio, hemos dispuesto la siguiente Instruccion.

#### ARTICULO 1.

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 procederán 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, persiguien-

do, deteniendo y apresando á toda embarcacion española ó extranjera que se exercite en el contrabando.

## 2.

Con este objeto se destinarán 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 extranjeros 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 reunirán 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 esquivarse 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 experiencia servirán para el señalamiento de cruceros y formacion de las instrucciones con 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 en los avisos que con este ú otros motivos se comunicaren estos Xefes, guardarán entre sí el decoro y buena armonía correspondientes, considerándose 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 límites 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 más 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 extranjeros que navegaran por mares inmediatos á costas é islas de aquellos dominios, se procederá con arreglo á lo prevenido en el título 5.º, tratado 6.º 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 relativamente 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 hará 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 extranjeras que navegan 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 tambien á toda embarcacion extranjera 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 extranjeros 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 cuales deberán entregarse abiertas en adelante por los Ministros de Real Ha-



cienda á quienes corresponda, para que así pueda hacerse la debida confrontacion.

13.

Resuelta la detencion de algun buque extranjero 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 declaraciones 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 extranjeros 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 después podría atribuirle la malicia de los prisioneros, ó de los que por tener parte en sus fraudulentas negociaciones tienen interes en instruirlos, ocultando la verdad.

14.

Terminada la dicha justificacion, y resultando de ella el fraude ó contrabando, se formará inventario individual del buque, su aparejo, armamento, pertrechos y carga á presencia del Capitan ó Maestre apresado. Declararán estos si fuera de lo que conste en los conocimientos conducen alhajas ó géneros de valor, para precaver su extravío; y firmarán con el Contador comisionado las diligencias, que han de agregarse al expediente.

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 5.º, tratado 6.º 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 consentirán 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 extranjeros, proporcionándoles volver á sus domicilios; exceptuado 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 á tomar este 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 ó 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 confrontación 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 declaracion y distribucion que el Contador del buque Guardacostas certifique circunstanciadamente la aprehension; y en su defecto se justificará sumariamente por el aprehensor, con arreglo á la Real Instruccion de 16 de Julio de 1802.

## 23.

En la distribución del valor de las presas de contrabando y sus cargamentos se procederá en adelante de forma que deducidos los gastos de almacenaje 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 concorra personalmente al apresamiento de algun buque contrabandista, será considerado en la distribución 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 concurren á la aprehension: excluyéndose de ella á qualquiera, sea pasagero, ú otra persona que no pertenezca á la dotacion del buque apresador.

## 25.

Quando concorra 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 demas géneros estancados, deberá entregarse



inmediatamente á los interesados, y sin esperar á la venta de los demas efectos comprehendidos en la confiscacion; 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 lo demas se venderán en pública subasta, y precisamente á vasallos de S. M. con las circunstancias correspondientes.

28.

Si los Guardacostas tuviesen fundada sospecha de que abrigan ó intentan algun fraude las embarcaciones de comercio permitido con las colonias extrangeras, y no les fuere fácil su reconocimiento por traer empachadas ó abarrotadas sus bodegas, podrán tripularlas con gente de su dotacion 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 quando los Xefes de Rentas concurrán á pasarlas su visita ó reconocimiento, intervendrá el Comandante de Marina ó su comisionado, para que se verifique á su satisfaccion; 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 ocasión 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 declaracion 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 dominacion extranjera.

## 33.

Toda embarcacion armada 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 Superintenden-

te Subdelegado de Real Hacienda de la Provincia de la aprehension del contrabando, y en las Islas al Intendente 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 á 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 determinacion, 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 proteccion 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 del 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 Razon 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 almacén 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 remitirán 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 extranjeros; y por consecuencia debe entenderse que esta gracia es extensiva á los que se apresaren por ejercitarse 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 recoge, 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 freqüente 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 Guardacostas, como que son parte integrante de ella, serán gobernados en qualesquiera mares, destinos ó circunstancias, con arreglo á las Ordenanzas de la Real Arma-

da en todas las materias de justicia, policía y disciplina; y asimismo en todo lo demas que no se oponga á lo que previene esta Instruccion.

50.

Los Comandantes, Oficiales y demas 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 ocurriere 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 las 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 comuniquese de Real orden 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.

*Domingo de Grandallana.*

*Miguel Cayetano Soler.*