

El gobierno y la justicia en los puertos de la Monarquía en el siglo XVIII: la implantación del capitán de puerto¹

Le gouvernement et la justice dans les ports de la Monarchie au XVIII^e siècle: l'implantation du capitaine du port
Government and justice in the ports of the Monarchy in the eighteenth century: the implantation of the harbour-master
Gobernua eta justizia Monarkiaren portuetan XVIII mendean: portuko kapitainaren ezarpena

Margarita SERNA VALLEJO*

Universidad de Cantabria

Clio & Crimen, n.º 20 (2023), pp. 203-241

Resumen: El gobierno y la justicia en los puertos de la Monarquía Hispánica se ejerció durante siglos por distintas autoridades sin seguir un modelo uniforme en todos los puertos. Esta realidad cambió en el siglo XVIII cuando la Monarquía española puso en marcha una cuádruple política dirigida a disponer de un exacto conocimiento de los puertos y zonas próximas, a militarizar el gobierno de estos espacios, a uniformar el régimen jurídico de la gestión portuaria en todos los lugares de la Monarquía y a centralizar la responsabilidad de esta administración en un oficial que acabó siendo el capitán de puerto.

Palabras clave: Gobierno. Justicia. Militarización. Capitán de puerto. Monarquía. Siglo XVIII.

Résumé: Le gouvernement et la justice dans les ports de la Monarchie Hispanique ont été exercés pendant des siècles par différentes autorités sans suivre un modèle uniforme dans tous les ports. Cette réalité a changé au XVIII^e siècle lorsque la Monarchie espagnole a lancé une quadruple politique visant à avoir une connaissance exacte des ports et des zones voisines, à militariser le gouvernement de ces espaces, à uniformiser le régime juridique de la gestion portuaire dans tous les lieux de la Monarchie et à centraliser la responsabilité de cette administration en un officier qui finit par être le capitaine de port.

Mots-clés: Gouvernement. Justice. Militarisation. Capitaine du port. Monarchie. XVIII^e siècle.

Abstract: The Government and the justice in the ports of the Hispanic Monarchy were exercised for centuries by different authorities without following a uniform model in all ports. This reality changed in the eighteenth century when the Spanish Monarchy launched a fourfold policy aimed at having an accurate knowledge of the ports and nearby areas, to militarize the government of these spaces, to standardize the legal regime of port management in all parts of the Monarchy and to centralize the responsibility of this administration in an official who ended up being the harbour-master.

Keywords: Government. Justice. Militarisation. Harbour-Master. Monarchy. Eighteen Century.

Laburpena: Mendean zehar, Monarkia Hispanikoko portuen gobernua eta justizia autoritate desberdinek izan zuten, portu guztietan eredu uniforme bat jarraitu gabe. Errealitate hori XVIII mendean aldatu egin zen, espainiar Monarkiak helburu laukoitza zuen politika bat matxan jarri zuenean: portuen eta portu inguruneak zebazki ezagutzekoa, espazio horien gobernua militarizatzeakoa, Monarkia osoko lurraldeetan portuen kudeaketarako erregimen juridikoa uniformatzeakoa, eta guzti borren administrazioaren ardura ofizial batean zentralizatzeakoa, portuko kapitainean alegia.

Giltza-hitzak: Gobernua. Justizia. Militarizazioa. Portuko kapitaina. Monarkia. XVIII mendea.

¹ Este trabajo se ha realizado al amparo del Proyecto I+D+I «Conflictos singulares para juzgar, arbitrar o concordar (siglos XII-XIX)». PID2020-117702GA-I00/MICIN/AEI/10.13039/501100011033, financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación y por la Agencia Estatal de Investigación y dirigido por los profesores Josep Capdeferro y Rafael Ramis Barceló.

* **Correspondencia a / Corresponding author:** Margarita Serna Vallejo. Departamento de Derecho Privado, Universidad de Cantabria, avd. de los Castros, s/n (39005 Santander). – margarita.serna@unican.es – https://orcid.org/0000-0001-8597-1313

Cómo citar / How to cite: Serna Vallejo, Margarita (2023). «El gobierno y la justicia en los puertos de la Monarquía en el siglo XVIII: la implantación del capitán de puerto», *Clio & Crimen*, 20, 203-241. (https://doi.org/10.1387/clio-crimen.25735).

Recibido/Received: 2023-06-06; Aceptado/Accepted: 2023-09-13.

ISSN 1698-4374 / eISSN 2792-8497 / © 2023 Clio & Crimen (UPV/EHU)



La comprensión de la delincuencia marítima y portuaria y, sobre todo, de los medios utilizados a lo largo de la historia para su represión no puede alcanzarse si, como punto de partida, no se conoce el modo en que en el transcurso del tiempo se ha organizado la policía y el gobierno de los puertos, al tratarse de cuestiones indisolublemente unidas. Por esta razón, en el marco de la celebración del XX Coloquio Internacional del Centro de Historia del Crimen de Durango, dedicado precisamente a la delincuencia en el mar y en los puertos, creímos que podía tener sentido realizar un acercamiento, desde una perspectiva histórico-jurídica, a la manera en que se han gobernado los puertos. Sin embargo, como pretender analizar esta cuestión a lo largo de la historia hubiera sido una tarea imposible de alcanzar en el limitado espacio con el que contábamos, decidimos circunscribir nuestra atención de manera preferente al siglo XVIII, atendiendo al dato de que la llegada de la dinastía francesa de los Borbones al trono español incorporó cambios muy novedosos en esta materia que vinieron a modificar la que había sido la práctica anterior seguida durante siglos y permitieron la institucionalización efectiva del cargo de capitán de puerto sobre la base de unas nuevas reglas.

1. Introducción

Desde los tiempos más remotos de la historia de la Humanidad, en los puertos y en sus entornos se han desplegado múltiples actividades con la participación de sujetos con preocupaciones e intereses diversos, con mucha frecuencia enfrentados, al tiempo que jurisdicciones de muy dispar alcance y naturaleza han ejercido sus atribuciones sobre ellos. Una aseveración que se confirma si la mirada se orienta hacia la realidad portuaria de la Baja Edad Media. Y lo mismo sucede si la vista se desplaza hasta Época Moderna. Si bien, en este segundo período hay que tener en cuenta que la situación del gobierno portuario y de la resolución de los conflictos derivados de las actividades en ellos practicadas no fue exactamente la misma en los siglos XVI y XVII que en el XVIII.

Bajo los Austrias la seguridad en los puertos y el desenvolvimiento correcto de las actividades vinculadas con estos escenarios, fundamentalmente las comerciales y pesqueras, pero también las militares, una vez que, a los puertos, tanto en la metrópoli como en ultramar, llegaban las naves dedicadas a la actividad mercantil y pesquera y las destinadas a la Armada, requirió la intervención de distintas autoridades de naturaleza muy diversa. La designación de los cargos a los que correspondía la gestión portuaria se realizó por lo general a partir de la iniciativa de los gobiernos locales, sin embargo, junto a estos oficios concejiles, otros de nombramiento real, gremial o consular, variables y diversos según los lugares, los momentos y el objeto de sus competencias (fiscales, judiciales, sanitarias, militares, civiles) compartieron con aquellos distintas responsabilidades a los efectos de ordenar los diferentes aspectos de la vida portuaria una vez que se les consideró autorizados para ejercer tales competencias. Entre los oficiales que cumplieron estas funciones, en todo caso sin seguir un esquema uniforme en todos los territorios de la Monarquía, cabe citar a

los alcaldes de mar², a los pilotos mayores, a los subdelegados de puertos y también a los capitanes de puerto.

Estos últimos eran, en principio, unos oficiales de nombramiento real, sin embargo, en la práctica, con cierta reiteración, los gobiernos concejiles, sobre todo en algunos de los puertos de la metrópoli, procedieron a su designación, bien por haber conseguido este privilegio de la Monarquía, bien por la vía de hecho, lo que acabó provocando la reconsideración de la situación por parte de la Monarquía a partir del siglo XVIII. Así sucedió, entre otras ocasiones, a mediados de este siglo en el puerto de San Sebastián, en el momento en el que el Ayuntamiento y el Consulado donostiarra procedieron, por su iniciativa, al nombramiento del capitán de este puerto. La designación no fue del agrado de las autoridades reales y de ahí el dictado de una real orden, fechada el 10 de noviembre de 1749, en la que se recordaba al intendente de marina de aquella plaza que la provisión del empleo de capitán de puerto correspondía al monarca³.

En consecuencia, en los comienzos del siglo XVIII no existía en el espacio de la Monarquía un modelo único y uniforme para el gobierno y gestión de los puertos, ámbito este en el que se incluía todo lo relacionado con la construcción y conservación de las instalaciones portuarias, el desempeño de las tareas concernientes al orden y la policía en ellos, así como la observancia de las leyes concernientes a la navegación⁴.

A partir de la llegada de los Borbones al trono español, y sobre el telón de fondo de la profunda renovación de la marina española que se puso en marcha en esta centuria con el objetivo de poder disponer fácilmente de barcos, oficiales y marinería para la Armada y procurar a esta una organización y una estructura adecuadas para las necesidades del momento, la situación de los puertos y de su gobierno y gestión comenzó a cambiar una vez que se puso en ejecución una cuádruple política dirigida a disponer de un exacto conocimiento de los puertos y zonas próxi-

² En relación a los alcaldes de mar es preciso aclarar que mientras que en algunas cofradías de pescadores, mareantes y navegantes de la costa septentrional de la Corona de Castilla eran cargos gremiales a quienes correspondía el ejercicio de la jurisdicción gremial que la Monarquía concedió como privilegio a distintas cofradías, siendo el caso de las de San Martín de Laredo y de Santander, la del Señor San Vicente de San Vicente de la Barquera y la de San Andrés de Castro Urdiales, en otros lugares, como Sevilla y Sanlúcar de Barrameda, los alcaldes de mar asumieron otras funciones similares a las que ya en el siglo XVII y sobre todo en el XVIII habrían de asumir los capitanes de puerto, de modo que en el sur de la Corona de Castilla se configuraron como cargos de gobierno en los puertos («Alcalde», en *Diccionario marítimo español... redactado por orden del Rey nuestro Señor* (Madrid: Imprenta Real, 1831), 21).

Sobre los alcaldes de mar de las cofradías del Cantábrico vid. Margarita Serna Vallejo, «La jurisdicción marítima de las cofradías de pescadores en el Corregimiento de la Cuatro Villas de la Costa y los conflictos derivados de su existencia», *Investigaciones Históricas, época moderna y contemporánea*, 38 (2018): 49-76. DOI: <https://doi.org/10.24197/ihemc.38.2018.49-76>.

³ AGS. Secretaría de marina, Capitanes de puerto, generalidad, leg. 75 (cita tomada de Silvia A. López Wehrli, «Patrimoni. Fuentes documentales para el estudio de los puertos», *Drassana: revista del Museu Marítim*, 24 (2016): 7-26, por la cita, 24).

⁴ Dolores Romero Muñoz y Amaya Saénz Sanz, «La construcción de los puertos: siglos XVI-XIX». En Agustín Guimerá Ravina y Dolores Romero Muñoz (eds.), *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)* (Madrid: Ministerio de Fomento, 1996), 185-212, por la cita 189.

mas, a militarizar la gestión y gobierno de estos espacios, a uniformar el régimen jurídico de la gestión portuaria en todos los lugares de la Monarquía y a centralizar la responsabilidad de esta administración en un oficial que acabó siendo el capitán de puerto. Este cargo ya contaba con algunos precedentes, como venimos de señalar, pero su definitiva institucionalización sobre la base de un modelo o régimen jurídico común para todos los puertos solo se alcanzó con las *Ordenanzas Generales de la Armada Naval* de 1793⁵, texto redactado por el teniente de la Armada José Domingo de Mazarredo-Salazar de Muñatones y Gortázar a lo largo de varios años en los que la dedicación a la preparación del texto no fue continua, interrumpiéndose durante largos períodos. Por su dedicación a la formación de esta obra Mazarredo recibió la encomienda de la Orden Militar de Santiago⁶.

Con anterioridad a la formación y entrada en vigor de estas *Ordenanzas*, aunque en el mismo siglo XVIII, ya había habido algunos intentos de elaborar un reglamento o normativa que permitiera ordenar las capitanías de puerto, pero ninguna de estas iniciativas llegó a prosperar. A ellas nos referimos más adelante en otro epígrafe. Por el contrario, sí fue posible la promulgación de algunas disposiciones destinadas a ciertas capitanías en particular. Fue el caso, entre otras, de las que se aprobaron el 2 de febrero de 1746 para la institución en Málaga⁷, el 17 de marzo de 1756 para los capitanes de puerto de Veracruz y La Habana⁸, el 15 de junio de 1757 de nuevo para Veracruz⁹, en 1762 también para Veracruz¹⁰, el 6 de noviembre de 1784 para la capitanía de Cádiz¹¹ y la Instrucción de 22 de febrero de 1786 para el capitán del puerto de Mahón, disposición dada por Luis Muñoz de Guzmán, quien era el inspector de matrículas de Mahón, y rubricada por Antonio Valdés y Bazán, el Secretario de Despacho de Marina¹². Estas últimas fueron importantes, aunque por un

⁵ *Ordenanzas generales de la Armada Naval. Sobre la gobernación militar y marinera de la Armada en general, y uso de sus fuerzas en la mar*, 2 tomos (Madrid: Imprenta de la Viuda de don Joaquín Ibarra, 1793).

⁶ José Antonio Ocampo Aneiros, «José Domingo de Mazarredo-Salazar de Muñatones y Gortázar». En Real Academia de la Historia, *Diccionario Biográfico Español*, acceso el 28 de mayo de 2023, <https://dbe.rah.es/biografias/12442/jose-domingo-de-mazarredo-salazar-de-munatones-y-gortazar>.

⁷ Francisco R. Cabrera Pablos, *Puerto de Málaga de Felipe V a Carlos III* (Málaga: Servicio de Publicaciones de la Autoridad Portuaria de Málaga, 1994) 259-265.

⁸ *Instrucción para el Capitán del puerto de La Habana, aprobada por S.M. en 17 de marzo de 1756* (el documento manuscrito se conserva en la Sala Cervantes de la Biblioteca Nacional).

⁹ *Reglamento y Arancel para el gobierno y manejo por ahora de los empleos de capitán de puerto de la Veracruz y de la Maestranza de él, que en virtud de Reales Órdenes se hallan unidos en la persona del teniente de infantería de Marina don Bernardo Amate y para el de los que le puedan suceder en dichos empleos*. AGS. Secretaría de Marina. Capitanes de Puerto, legajo 75.

¹⁰ *Ordenanzas para los empleos de Capitán del Puerto y de Maestranza del de Veracruz* (México: Imprenta del Superior Gobierno, 1762).

¹¹ *Ordenanza de S.M. en que se prescriben las reglas, que deben observar el Capitan del Puerto de Cadiz y sus ayudantes, para el gobierno y conservacion de dicho puerto, y socorro de las embarcaciones que entren y salgan de él* (Madrid: Joachin Ibarra, 1784).

¹² *Instrucción para el puerto de Mahón*. Archivo Histórico de la Facultad de Teología de Granada. Fondo Saavedra. C11_013.

Al margen de esta versión impresa, el mismo capitulado manuscrito, aunque sin la rúbrica del Ministro de Marina, puede verse, bajo el título *Reglas para Direccion del Capitan del Puerto de Mahón* en el Archivo Histórico de la Armada. Juan Sebastián Elcano. Colección Antonio de Mazarredo. Manuscrito 2343-11, fol. 69r.

corto período, porque en julio de 1786, siete años antes de la finalización y promulgación de las *Ordenanzas Generales de la Armada Naval* de 1793, Valdés y Bazán ordenó que la norma rigiera para todas las capitanías entre tanto fuera posible establecer unas ordenanzas comunes para todos los puertos¹³.

Y, con un alcance más general, en 1772 el intendente del Departamento de El Ferrol redactó una instrucción para la capitanías de puerto del Principado de Asturias que remitió a Julián de Arriaga, el Secretario de Marina y de Indias, lo que llevó a este a tomar la decisión de pedir información sobre los sueldos, emolumentos y obligaciones del cargo de capitán de puerto. Y, tras recibir el informe en diciembre de 1773, a encargar, en febrero de 1774, a la Junta de Ordenanzas, la elaboración de unas ordenanzas para el gobierno de las capitanías de puerto. Sin embargo, parece que el encargo nunca llegó a ejecutarse¹⁴.

La diversidad de marcos jurídicos que ordenaban el funcionamiento cotidiano de las capitanías portuarias anteriores a 1793, en particular en lo que concernía a los sueldos, emolumentos, obligaciones y requisitos que debían cumplir los aspirantes a ocupar un puesto concreto de capitán de puerto, fue la causa de algunas quejas y de algunos conflictos. Esto explica que a lo largo del siglo XVIII las autoridades vieran la necesidad de informarse y en algunos casos de dictar diversas normas con las que se pretendía que ciertas cuestiones recibieran el mismo tratamiento y resolución en los diferentes puertos en los que existía la capitanía. Así se dictaron algunas normas con relación a los derechos portuarios; otras referidas a los requisitos que debían cumplir los aspirantes a obtener un nombramiento de capitán de puerto que claramente inciden en la militarización del cargo; y otras en las que se procuraba precisar las obligaciones de los oficiales situados al frente del gobierno de los puertos¹⁵.

En estrecha relación con todo lo que conlleva el gobierno portuario, también es necesario volver la mirada a la resolución de los conflictos planteados en los puertos porque desde siempre y, desde luego desde la Edad Media, en los puertos y en sus zonas aledañas se dieron situaciones de conflicto e incumplimientos de normas de toda naturaleza, cuya resolución y sanción, inevitablemente, siempre estuvo conectada al gobierno y gestión de los puertos. En este contexto, hay que tener en cuenta que la vida portuaria se extendía más allá de los estrictos límites de los muelles, alcanzando a los barrios próximos en los que solían vivir las gentes del mar y donde se encontraban lugares, como era el caso de las posadas, los burdeles y las tabernas, establecimientos que, por su propia naturaleza, eran focos frecuentes de graves conflictos.

Desde este enfoque, habrá que prestar atención al modo en que se articuló la resolución de los pleitos en los que eran parte quienes desarrollaban las distintas actividades vinculadas con la vida portuaria, ya tuvieran las causas naturaleza civil, penal o mercantil, y atender a la resolución de la conflictividad portuaria que, sin

¹³ Ana María Vigón, *Guía del Archivo Museo D. Álvaro de Bazán* (Viso del Marqués: 1985): 386-387.

¹⁴ Vigón, *Guía del Archivo Museo*: 385-386.

¹⁵ Vigón, *Guía del Archivo Museo*: 385-388.

llegar a la vía contenciosa, requirió la intervención de las autoridades por vía gubernativa, aplicando sanciones por los incumplimientos de la normativa en vigor en los puertos.

Esta resolución de los conflictos por vía contenciosa y por vía gubernativa también estuvo diversificada en diferentes instancias en los siglos XVI y XVII, de modo que correspondió a distintas jurisdicciones: reales, concejiles, gremiales y consulares.

Con relación a este ámbito asociado a la resolución de los conflictos e incumplimientos, el siglo XVIII trajo, igualmente, algunas novedades importantes, especialmente en lo que concierne a la vía contenciosa. Y ello porque la Monarquía decidió introducir variaciones de calado en la administración de la justicia competente para resolver las causas que concernían a las gentes del mar, es decir, a los marineros y a los pescadores, la población vinculada de modo más directo y estrecho con las actividades que se practicaban en los puertos, a través de su militarización tras sujetarles al fuero de marina desde 1737. Y, aunque en esta renovación, los nuevos capitanes de puerto institucionalizados en 1793 quedaron privados del ejercicio de esta jurisdicción, se debe tener presente que se les confirió un papel colaborador con los ministros del ramo en los procesos judiciales y se les reconoció potestad sancionadora para poder responder a los atentados al orden público y a la seguridad que se cometían en los puertos y que perjudicaban los fines de interés general que conllevaba la gestión y el gobierno de estos lugares de acuerdo con la legislación en vigor.

Respecto de la cuestión de la militarización tanto del gobierno de los puertos como de la administración de la justicia entre las gentes del mar en el siglo XVIII, es preciso señalar dos cuestiones. De una parte, que este proceso debe situarse en el más general de militarización de la administración borbónica iniciado desde los comienzos del siglo XVIII. Y, de otra, que, con anterioridad a este momento, ya había habido un conato de militarización de los puertos y de la justicia marítima a través de la institución del Almirantazgo, siguiendo el modelo francés. Sin embargo, el proyecto no llegó a consolidarse en el conjunto del territorio de la Monarquía y, en sentido estricto, con anterioridad al siglo XVIII, solo cabría hablar de una militarización parcial en estos ámbitos en los territorios del sur de la Corona de Castilla, principalmente en los puertos de Sevilla, Sanlúcar, Jerez de la Frontera, Puerto de Santa María y Cádiz, y, además, solo por un tiempo limitado¹⁶.

La imposibilidad práctica de que la institución del Almirantazgo se consolidara en las costas septentrionales de la Corona de Castilla asumiendo competencias judiciales en materia civil y penal, pero también mercantil, justifica que por una cédula de 4 de enero de 1429 Juan II, a pedimento del almirante Don Fadrique, se orde-

¹⁶ En la Castilla meridional los almirantes tuvieron atribuidas competencias fundamentalmente gubernativas y administrativas sobre los miembros de la fuerza naval, pero, al mismo tiempo, también intervenían judicialmente en los negocios mercantiles marítimos. Y, además, ejercían la jurisdicción civil y criminal sobre las tripulaciones de las naves, tanto de la armada como de las destinadas al comercio. Alfonso de Ceballos-Escalera Gila, *El Almirantazgo General de España e Indias en la Edad Moderna* (Madrid: Real Academia de la Mar, 2012) 32-34.

nase a los concejos de Santander y San Vicente de la Barquera que admitiesen a los alcaldes, alguaciles y escribanos nombrados por el Almirantazgo con el fin de que estos pudieran conocer de las causas civiles y criminales que sucediesen en el mar y en los puertos; que, de nuevo, por otra cédula de 14 de enero del mismo año se mandase que los ministros nombrados por el almirante usasen libremente de sus oficios en el puerto de Santander; y que aún por otra disposición de 12 de enero de 1432 se ordenara que en Sevilla, Cádiz y demás lugares y villas de su arzobispado y obispado, en Cartagena, la Coruña y los otros lugares que son puertos de Galicia, en Santander y San Vicente, en los lugares del condado de Vizcaya que son puerto de mar, en los de la provincia de Guipúzcoa, en los de las Asturias de Oviedo y de Santillana, y en todos los demás puertos del reino se cumpliesen los títulos despachados al almirante «no obstante que en alguno o algunos de los dichos lugares y puertos no se ayan usado ni guardado por el pasado»¹⁷.

La historiografía jurídica española apenas si se ha interesado por la gestión de los puertos, por la resolución de los conflictos en ellos suscitados, por la sanción de los incumplimientos normativos en los entornos portuarios y tampoco ha prestado gran atención a la figura del capitán de puerto y a las competencias que se le atribuyeron en aquellos ámbitos a partir de su institucionalización uniforme en el conjunto del territorio de la Monarquía en 1793, de ahí que se aprecie un importante vacío doctrinal al respecto que solo de manera muy limitada, en una primera aproximación, intentamos cubrir en este trabajo.

Desde la perspectiva de la Historia Moderna, Marta García Garralón ha publicado dos trabajos, en 2018 y 2019, sobre el régimen jurídico de los capitanes de puerto en las *Ordenanzas Generales de la Armada Naval* de 1793 en sendos libros colectivos editados por José Ignacio Martínez Ruiz y Manuel-Reyes García Hurtado¹⁸. Desde el mismo enfoque de la Historia Moderna, Carlos Martínez Shaw y Marina Alfonso Mola también se han acercado a esta institución ocupándose del capitán de puerto de Veracruz a través de sus ordenanzas de 1762. En este trabajo, los autores ya llamaban la atención sobre la escasa atención que se había prestado hasta entonces a los capitanes de puerto y en general al mando en estos lugares¹⁹.

¹⁷ «Resumen y noticias de diferentes privilegios rodados, despachos y cédulas reales, provisiones, cartas, y otros instrumentos particulares que han podido descubrirse en razón de la jurisdicción, privilegios y preeminencias de la dignidad de Almirante de Castilla, remitidas al Almirantazgo desde Sevilla, el 26 de agosto de 1738, por don José de Rojas y Contreras». En Ceballos-Escalera Gila, *El Almirantazgo*, 299-313.

¹⁸ Marta García Garralón, «Maritime empire and portuary system: the implementation of the offices of the harbour-master in Hispanic America (1787-1820)». En José Ignacio Martínez Ruiz (ed.), *A global trading network. The Spanish empire in the world economy (1580-1820)* (Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla, 2018) 131-154 y «Dinámicas portuarias y marítimas: capitanes de puerto en el norte peninsular español del siglo XVIII». En Manuel-Reyes García Hurtado (ed.), *Soltando amarras. La costa noratlántica ibérica en la Edad Moderna* (A Coruña: Universidade da Coruña. Servicio de Publicacións, 2019) 125-141.

¹⁹ Carlos Martínez Shaw y Marina Alfonso Mola, «Reformismo borbónico y gobierno portuario. Las ordenanzas de 1762 para el Capitán del Puerto de Vera Cruz». En VV.AA. (coords.), *Estudios en Historia Moderna desde una visión atlántica. Libro homenaje a la trayectoria de la profesora María Inés Carzolio* (Universidad Nacional de La Plata, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, 2017), 409-435, por la cita *vid.* 412.

Con un enfoque histórico-jurídico, aunque con un alcance más local, centrado en los puertos vascos y, particularmente, en los guipuzcoanos, tenemos el artículo publicado por Lourdes Soria Sesé en la revista *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*²⁰. Desde una sensibilidad ajena a la del mundo académico disponemos del libro de Francisco J. Iáñez Llamas sobre el capitán de puerto y el practicaje²¹. Y, por último, el libro de Antoni Jordà sobre el derecho portuario en la historia tiene un indudable interés para comprender el régimen jurídico de los puertos tanto en la Corona de Castilla como en la Corona de Aragón²².

Respecto de las *Ordenanzas Generales de la Armada Naval* de 1793, la disposición que sentó las bases para el establecimiento de las capitanías de puerto de manera uniforme en todos los puertos de la Monarquía tampoco las publicaciones son abundantes, quedando, prácticamente, limitadas a trabajos de desigual factura entre los que se encuentran los firmados por Pedro Fernández Nuñez²³, Agustín Guimerá Ravina y Nélida García Fernández²⁴, Hugo O'Donell²⁵ y Juan Torrejón Chaves²⁶.

Este texto que es el primero que publicamos sobre los capitanes de puerto tiene como soporte documental principal las normas que permitieron ordenar el gobierno de los puertos porque en el momento de iniciar la investigación consideramos que lo primero que debíamos conocer era el marco normativo de referencia sobre el tema objeto de análisis. Esto explica, que, para la redacción de esta publicación, en la que solo se recogen los resultados de la primera fase de nuestra investigación, no se hayan utilizado apenas documentos de aplicación de aquellas normas, ni otras fuentes como pueden ser los estados de marina de finales del siglo XVIII y comienzos del XIX. En futuras publicaciones, la perspectiva del análisis de los capitanes de puerto se ampliará con el estudio de la realidad práctica de su implantación.

²⁰ Lourdes Soria Sesé, «El orden jurídico de los puertos en las repúblicas de marina», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 7 (2012): 89-109.

²¹ Francisco J. Iáñez Llamas, *Practicaje de puerto: el capitán de puerto y el sexto de practicaje*, 2018.

²² Antoni Jordà Fernández, *El derecho portuario en la historia (De los orígenes a la Codificación)* (Tarragona: Autoridad Portuaria de Tarragona, 2008).

²³ Pedro Fernández Núñez, «Ordenanzas en sabiduría», *Revista General de la Marina*, enero (1974): 25-32, en particular 27-29.

²⁴ Agustín Guimerá Ravina y Nélida García Fernández, «Un consenso estratégico: las ordenanzas de 1793», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 54-II (2008): 43-81.

²⁵ Hugo O'Donell, «La orgánica naval». En *España y el mar en el siglo de Carlos III* (Madrid: Marinvest, 1989) 53-76, sobre las ordenanzas de 1793 véase 70-71.

²⁶ Juan Torrejón Chaves, «El Contador del Buque en la Armada Española del siglo XVIII. Reales Ordenanzas de 1793». En Esteban Hernández Esteve y María Begoña Prieto Moreno (coords.), *Nuevos estudios sobre historia de la contabilidad. Orare et rationem reddere ponencias y comunicaciones presentadas en el III Encuentro de trabajo celebrado en el monasterio benedictino de Santo Domingo de Silos con ocasión de su Milenario. 28, 29 y 30 de junio de 2001* (Burgos: Diputación Provincial de Burgos, 2008) 517-552.

2. El gobierno de los puertos y la resolución de la conflictividad portuaria en el siglo XVIII: su sometimiento a un doble proceso de militarización

Desde prácticamente los inicios del siglo XVIII la Monarquía empezó a mostrar un nuevo interés por gestionar, gobernar y potenciar los puertos, debiéndose entender esta idea de manera muy amplia porque, en realidad, se quiso controlar el espacio físico de estos entornos, pero también los barcos y el personal adscrito a ellos. Todo ello en un momento en el que, al menos en algunos puertos, aumentó la presencia de barcos de guerra, pero también de naves mercantiles tras la parcial liberalización del comercio con las Indias²⁷.

Además, y al mismo tiempo, se reorganizaron los derechos portuarios o de navegación, gravámenes distintos de los que pesaban sobre el comercio, con el objetivo de incrementar los recursos destinados a la conservación y mantenimiento de los puertos ya que esta será una de las preocupaciones principales de los ministros de Marina de la Monarquía. Entre aquellos derechos portuarios o de navegación quedaban incluidos los derechos de

«Almirantazgo ó de toneladas y anclage ó anclage, sanidad, linterna ó fanal, valiza ó valizage, de muelle ó muellage, de limpia, de capitania, de lastre y deslastre, de sirga, de barcage, de pilotaje ó de práctico, de quilla ó quillage»²⁸.

La intensificación de la inquietud de la administración real por cuanto sucedía en los puertos en el siglo XVIII tuvo, a la postre, dos consecuencias. De una parte, la militarización tanto del gobierno, como de la administración de justicia en el ámbito portuario. Y, de otra, la centralización de las funciones o competencias más importantes sobre los puertos en cargos de nombramiento real, lo que, a punto de finalizar la centuria, llevó a la implantación del oficio de capitán de puerto, con carácter militar y sobre la base de unas mismas reglas para todos los lugares de las costas de la Monarquía. Sin embargo, esto no significó que a partir de entonces los gobiernos locales, gremiales y consulares perdieran la totalidad de las competencias que hasta entonces habían ejercido sobre los puertos. La práctica muestra que estas instituciones conservaron algunas atribuciones en materia portuaria, aunque quedaron sujetas a una mayor fiscalización y control por parte de los oficiales de Marina.

²⁷ Hablamos de liberalización del comercio con las Indias para referimos al conjunto de medidas que se adoptaron entre 1765 y 1796 para modificar la organización del tráfico mercantil entre la metrópoli y las colonias americanas. El cambio supuso liberalizar solo de manera parcial el comercio entre España y las Indias en el marco de un sistema en todo caso proteccionista porque este comercio siguió vetado a los extranjeros y solo algunos puertos de un lado y otro del Atlántico se beneficiaron de dicha liberalización. Juan Baró Pazos y Margarita Serna Vallejo, «La regulación jurídico-pública del comercio marítimo de Castilla (siglos XV a XVIII)», *Notitia Vasconiae*, 2 (2003): 29-87, especialmente 62-69.

²⁸ En la categoría de derechos de comercio se comprendían los derechos de avería, salvamento, consulado, regalía y aduanas. «Derecho», en *Diccionario marítimo español*, 209.

Los cambios indicados se articularon a través de las previsiones dispuestas en sucesivas y abundantes normas dictadas entre 1718 y 1793. Siendo, quizás las más importantes de entre ellas la *Ordenanza de 4 de julio de 1718* relativa a la mejora de las comunicaciones y de los puertos²⁹, el decreto de 14 de marzo de 1737 nombrando al infante Don Felipe Almirante General de España y de todas las fuerzas marítimas³⁰, el decreto de 18 de octubre de 1737 estableciendo la matrícula marítima³¹, el real decreto de 14 de enero de 1740 declarando las nuevas instrucciones para el desempeño del cargo de Almirante³², las *Ordenanzas de su Magestad para el gobierno político, militar y económico de su Armada Naval* de 1748, publicadas solo parcialmente³³, la *Ordenanza para la marinería matriculada* de 1 de enero de 1751³⁴, y el reglamento y orden de gobierno para los matriculados de 1786³⁵.

Del análisis de los contenidos de este conjunto normativo se desprenden tres ideas que cabe ir adelantando sin perjuicio de su posterior desarrollo. En primer lugar, que, aunque la militarización del gobierno y gestión de los puertos estuvo presente en la mente del legislador al menos desde 1718, momento en que se atribuyó al cuerpo de ingenieros militares algunas competencias en materia portuaria, el proceso no se consolidó hasta 1793. En segundo lugar, también se observa que desde fechas tempranas se apostó por la militarización de la administración de justicia que

²⁹ Real Ordenanza e instrucción de 4 de julio de 1718, para los ingenieros y otras personas dividida en dos partes. En la primera se trata de la formación de mapas, ò Cartas Geograficas de Provincias, con observaciones, y notas sobre los Rios que se pudieren hacer navegables, Cequias para Molinos, Batanes, Riegos, y otras diversas diligencias dirigidas al beneficio universal de los Pueblos; y asimismo el reconocimiento, y formacion de Planos, y Relaciones de Plazas, Puertos de Mar, Bahías, y Costas, y de los reparos, y nuevas obras que necesitaren, con el tantéo de su coste: En la segunda se expresan los reconocimientos, tantéos, y formalidades con que se han de proponer, determinar, y executar las obras nuevas, y los reparos que fueren precisos en las Fortificaciones, Almacenes, Cuarteles, Muelles, y otras Fabricas Reales, y sobre conservacion de las Plazas, y Puertos de Mar. En José Antonio Portugués, *Colección General de las Ordenanzas Militares, sus innovaciones, y aditamentos, dispuesta en diez tomos, con separación de clases*, por (Madrid: Imprenta de Antonio Marin, 1765), VI, 753-792.

³⁰ Decreto de 14 de marzo de 1737 nombrando al infante Don Felipe Almirante General de España y de todas las fuerzas marítimas. En Ceballos-Escalera Gila, *El Almirantazgo*, 317-318.

³¹ Decreto de 18 de octubre de 1737 estableciendo la matrícula marítima. En Ceballos-Escalera Gila, *El Almirantazgo*, 356-360.

³² Real decreto de 14 de enero de 1740 declarando las nuevas instrucciones para el desempeño del cargo de Almirante. En Ceballos-Escalera Gila, *El Almirantazgo*, 403-417.

³³ *Ordenanzas de su Magestad para el gobierno político, militar y económico de su Armada Naval. Parte primera que contiene los assumptos pertenecientes al Cuerpo General de la Armada* (Madrid: Imprenta de Juan de Zúñiga, 1748) y *Ordenanzas de su Magestad para el gobierno político, militar y económico de su Armada Naval. Parte segunda que contiene los assumptos pertenecientes a los Cuerpos Militares de la Armada* (Madrid: Imprenta de Juan de Zúñiga, 1748).

³⁴ *El Rey. Conviniendo à mi servicio, que, sin pérdida de tiempo, se trabaje en reglar la Marinería de mis Reynos, para asegurar su importante fomento por medio de un establecimiento sólido de su gobierno, y puntal cumplimiento de los Privilegios, que la están concedido: He mandado, que de la Ordenanza General de la Armada se extracte el Título de Ministros destinados en las Provincias à exercer la jurisdicción de Marina, con el fin de que desde luego se ponga en practica todo lo contenido en èl, interin se publica el Tomo que comprehende los assumptos relativos al ministerio general de ella. Título III del Tratado X de las Ordenanzas Generales de la Real Armada.* Madrid, 1 de enero de 1751.

³⁵ *Reglamento y orden de gobierno para las matrículas de la gente de mar, dado en la revista de inspección general*, Málaga, Oficina del Impresor de esta M. I. Ciudad, de la Dignidad Episcopal, y de la Santa Iglesia Catedral, en la plaza, 1786.

concernía a los sujetos que actuaban en los puertos y ello tanto desde la perspectiva civil como criminal. Y, por último, que la Monarquía tuvo la idea de atribuir el gobierno de los puertos a un oficial de nombramiento real que desempeñara sus funciones de manera uniforme en todos los puertos, una vez que tuvo conciencia de la importancia que tenía disponer de un conocimiento exacto de su situación, lo que habría de facilitar la toma de las decisiones más oportunas sobre tales espacios y, en particular, sobre las obras que debían realizarse para garantizar la seguridad de las diferentes actividades desplegadas en ellos. A lo que se unía también la conveniencia de que el gobierno de todos los puertos se gestionará del mismo modo para evitar conflictos entre las distintas capitanías.

2.1. La militarización del gobierno portuario

2.1.1. La atribución de funciones de gobierno portuario a los ingenieros militares por la Ordenanza de 4 de julio de 1718

La Ordenanza de 4 de julio de 1718 muestra el deseo de Felipe V de fortalecer al Real Cuerpo de Ingenieros, que apenas se había creado en abril de 1711 con naturaleza militar y al que se habían atribuido amplias funciones públicas, aunque de carácter civil, pero también de emplearlos en el proyecto de alcanzar un correcto conocimiento de la situación

«de las ciudades, villas, y lugares, sus distancias, la calidad de los caminos, curso de los ríos, estado de los puentes, y otras circunstancias, como también la constitución, y estado de las plazas de guerra, puertos de mar, bahías y costas».

para utilidad de todos y para la realización de las obras y reparos que fueren necesarios en estos lugares. De ahí las importantes competencias, en diversas materias y ámbitos, incluidos los puertos de mar, que se otorgaron a sus miembros³⁶.

El interés y la preocupación que los puertos despertaban en la Monarquía desde principios de la centuria se refleja en los distintos preceptos de la ordenanza que se ocupan de estos bienes o lugares. Una previsión de la que cabe inferir que, en ese momento, el estado, en el que se encontraban muchos de los puertos situados en los dominios de la Monarquía, no debía ser el mejor.

Pero, en aquellas fechas, el deteriorado estado de los entornos portuarios no era la única preocupación de Felipe V respecto de los puertos. También le inquietaban otras dos cuestiones. De una parte, la posibilidad de que en ellos pudieran realizarse obras inútiles, como tenía constancia que ya había sucedido en más de una ocasión,

³⁶ Sobre la creación del Real Cuerpo de Ingenieros véase Víctor García González, «La creación del Real Cuerpo de Ingenieros a través de su fundador D. Jorge Próspero de Verboom, y el ejemplo de un proyecto ilustrado: La reforma del puerto de Málaga (1717-1723)». En Ana María Prieto García y María José Rodríguez Trejo (eds.), *Métodos y perspectivas de investigación en Historia Moderna* (Cáceres: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Extremadura, 2016) 144-156.

porque ello conllevaba el despilfarro de caudales importantes tanto de la Real Hacienda como de los gobiernos locales. Y, de otra, la eventualidad de que pudieran ejecutarse obras en los puertos sin intervención de los ingenieros, sin contar con el visto bueno de la Real Hacienda y sin la existencia de una orden y de un proyecto aprobado por la Monarquía. En última instancia, sin el control del poder real.

Entre otras previsiones, la norma de 1718 contemplaba que los ingenieros se responsabilizaran de las obras en los puertos, para lo que era preciso que identificaran los reparos que fuera indispensable realizar en ellos y que señalaran los correspondientes tanteos de los costes, que debían incluir tanto los originados por la adquisición de los materiales como los derivados del pago de los jornales a los operarios. También se les encomendaba la formación de los proyectos para la ejecución de las obras necesarias en los puertos, especialmente, con relación a los muelles y a los resguardos.

Asimismo se les encargaba la realización o levantamiento de los mapas de los puertos y de la costa inmediata con indicación de todas las circunstancias que pudieran afectar a la seguridad de los lugares y de las naves, tanto militares como comerciales; las tareas de sondeo de la profundidad del agua dentro del puerto y su entorno, con indicación del grado de seguridad para cada tipo de nave; la recogida de datos e información sobre el movimiento de barcos, tanto nacionales como extranjeros, y sobre la marinería y los fletes concertados; el reconocimiento de las entradas y de los accesos a los puertos; la instalación de balizas; y su limpieza.

A partir de la década de 1770, después de que una real orden de 10 de octubre creara el Cuerpo de Ingenieros de la Armada y de que en 1772 se publicara la ordenanza estableciendo su marco jurídico, se mantuvieron algunas de estas competencias de los ingenieros de marina en los puertos³⁷.

Por tanto, en 1718 a los ingenieros militares se les encomendaron algunas funciones propias del gobierno y de la gestión de los puertos que en épocas precedentes habían ejecutado los concejos, las cofradías marítimas y los consulados.

Respecto de los capitanes de puerto que, como ya hemos indicado, existían en algunos lugares del litoral desde hacía tiempo, aunque su régimen jurídico no respondiera a un modelo único y estandarizado en el conjunto de la Monarquía, el legislador contempló en 1718 su continuidad allí donde existieran dado que no solo no especificó nada respecto de su posible desaparición, sino que además algunos capítulos de la norma se referían de modo expreso a esta figura. No obstante, en estos preceptos solo se alude a algunas obligaciones aisladas que correspondían a los capitanes de puerto por lo que no cabe aún hablar de la institucionalización formal del cargo, ni de la definición de un régimen jurídico común para todas las capitánías portuarias.

En realidad, en este ámbito concreto, la norma se limitó a indicar que allí donde existiera el cargo de capitán de puerto, con independencia de su origen y natura-

³⁷ Ordenanza de S.M. para el servicio del Cuerpo de Ingenieros de Marina en los departamentos y a bordo de los navios de guerra (Madrid: En la Oficina de Pedro Marín, 1772).

leza, sus titulares asumieran ciertas funciones, del mismo modo que, por otra parte, debían hacer otros oficiales que también venían cumpliendo atribuciones similares en otros puertos, como era el caso de los gobernadores de las plazas y puertos de mar, los intendentes y los corregidores. Desde esta perspectiva, la norma de 1718 no parece que diera mayor importancia a los capitanes de puerto que a aquellos otros oficiales.

Las funciones que se les atribuyeron en 1718 estaban dirigidas fundamentalmente a la conservación de los puertos, a velar porque los propios y arbitrios de las ciudades destinados a tal mantenimiento se aplicasen correctamente y a que hubiera ciertos colaboradores que pudieran informar a la Monarquía de la insuficiencia de los recursos aplicados en los puertos para su mejor conservación.

Las competencias de policía conferidas a los capitanes de puerto y a los otros oficiales que pudieran existir en los diferentes enclaves portuarios, según el reparto de competencias que hubiera en cada lugar, dirigidas a velar por su conservación, les permitían castigar, a quienes ensuciaran los puertos con piedras, tierras o cualquier otro elemento, con multas o con la pena de prisión u otras que resultasen convenientes, en el caso de que los sancionados resultasen insolventes. Además, de modo particular, les correspondía la inspección de las naves, así como la identificación de las que estuvieran inservibles para la navegación, así como la comunicación a sus propietarios de la orden para su retiro, sin abandonar restos que pudieran suponer un peligro para la navegación, bajo la pena de una multa económica para el supuesto de que, finalmente, las naves se hundieran en el puerto. También era de su competencia velar por la retirada de las anclas y de cualquier otro elemento que por descuido o accidente estuvieran abandonados en los puertos.

De otra parte, el capitán del puerto debía recibir la declaración de las toneladas de lastre de las naves que llegasen, manifestación que correspondía realizar a los maestros, capitanes o patronos de las embarcaciones, y de igual modo debía velar por el correcto lastre y deslastre en el puerto, debiendo ser informado de la realización de estas tareas por parte de los responsables de los barcos.

2.1.2. Las atribuciones sobre los puertos conferidas al Almirante General en 1740

Tras el restablecimiento de la institución del Almirantazgo por el decreto de 14 de marzo de 1737, cargo que el mismo Felipe V había abolido en 1726, en 1740 se dictaron unas nuevas instrucciones para el desempeño del oficio por parte del infante Don Felipe³⁸ en las que se confirieron al almirante general ciertas atribuciones sobre los puertos.

³⁸ Real Decreto de 14 de enero de 1740 declarando las nuevas instrucciones para el desempeño del cargo de Almirante. En Ceballos-Escalera Gila, *El Almirantazgo*, 403-417.

En concreto en el capítulo 8 se insistía en la necesidad de tener un exacto conocimiento de la situación de los puertos de la Monarquía para poder adoptar las decisiones necesarias que garantizaran su defensa respecto de los enemigos, pero también de la propia naturaleza, para lo que era necesario que se encontrasen limpios y los fondos en perfecta conservación. La información sobre los puertos debía suministrarse al almirante general por parte de los comandantes y ministros de marina quienes debían dar cuenta de sus calidades y fortificaciones por si conviniera la ejecución de obras nuevas o la reparación de construcciones anteriores.

El capítulo 9 preveía el correcto mantenimiento de los muelles para la seguridad de las personas y de las mercancías y la necesidad de que los mismos ministros de marina informasen al almirante general en el caso de observar un incorrecto gasto de los fondos públicos que los concejos estuvieran destinando a su conservación.

Y para el gobierno de los puertos se contemplaba que el almirante general pudiera nombrar guardianes, capitanes de puerto, alcaldes de mar, intérpretes y cualquier otro oficio necesario para su correcta gobernación. Además, se le encomendaba la investigación y revisión de los títulos por los que algunos gobiernos concejiles venían nombrando oficiales para el gobierno de los puertos por si pudiera proceder su revisión, dado que el oficio de capitán de puerto era de nombramiento real.

2.1.3. El gobierno de los puertos en las Ordenanzas de su *Magestad* para el gobierno político, militar y económico de su Armada Naval de 1748 y en la Ordenanza para la marinería matriculada de 1 de enero de 1751

Las *Ordenanzas de su Magestad para el gobierno político, militar y económico de su Armada Naval* de 1748 contemplaban la introducción de cambios muy importantes respecto de la organización de la Armada, pero también otros con relación al gobierno portuario, si bien, en este caso, solo en lo que concernía a la presencia y necesidades de las naves y de las tripulaciones de la Armada en los puertos. Lo que, en todo caso, conllevó un paso más en el proceso de la militarización del gobierno portuario.

En esta disposición, las funciones de policía y buen gobierno concernientes a la utilización y conservación de los puertos por parte de las naves de la Armada, a la disciplina de los miembros de sus tripulaciones que desembarcasen en los puertos y a la seguridad misma de las embarcaciones mientras permanecían en los entornos portuarios quedaron vinculadas a distintos cargos militares en los tres departamentos en los que la costa peninsular estaba dividida. Se trataba de los departamentos de El Ferrol, Cartagena y Cádiz.

De modo particular estas atribuciones se confirieron a los comandantes generales de las fuerzas marítimas destinados en cada departamento, a los ministros de ma-

rina de las provincias o partidos en que aquellos debían subdividirse y a los subdelegados que los ministros de marina podían situar en los distintos puntos de la costa de su jurisdicción que tuvieran menos importancia³⁹.

A los comandantes generales les correspondía la responsabilidad última en relación al cumplimiento de las reglas de policía y buen gobierno establecidas, tanto para conservación de los puertos, como para la disciplina de la gente de la Armada que desembarcase en ellos, en cada departamento. Una responsabilidad que debían compatibilizar con otras más particulares como eran la intervención en las tareas de repartimiento de la marinería y del armamento y la provisión de víveres y pertrechos para las naves. Asimismo, también era de su incumbencia la seguridad en la entrada y salida de los barcos de los puertos, lo que incluía cubrir las necesidades de presencia de prácticos a bordo de las embarcaciones y la colocación de las balizas en los lugares peligrosos. De igual manera, a estos oficiales les correspondía informar a la Monarquía de la situación de todos los bajeles que pasasen por los puertos del departamento, con indicación del estado de sus cascos, arboladuras y aparejos y de sus tripulaciones, víveres, pertrechos y municiones. Y respecto de los puertos, de modo especial, les correspondía su mantenimiento en el mejor estado de conservación posible, así como la toma de las decisiones respecto de la presencia de las naves en sus instalaciones.

Por su parte, y de acuerdo con el capítulo 26 de la norma de 1751, a los ministros de marina, situados al frente de los partidos o provincias en que los departamentos quedaron divididos, se les encomendaba en estas circunscripciones, entre otras funciones, la limpieza y seguridad de los puertos, muelles, linternas y balizas, la habilitación de embarcaciones, fletamentos y embargos de naves para la Armada, las compras y remesas de los géneros para el uso de los arsenales, la pesca, las arribadas, los naufragios y las presas. Conforme al capítulo 179 les competía la inspección de las obras propias de la marina que se ejecutasen, como era el caso de la construcción de muelles y la limpieza de los puertos siempre y cuando no se designase a otro oficial para su inspección, debiéndose encargar, igualmente, del control de las cuentas de las obras para evitar la dilapidación de los recursos económicos. Y el 182 preveía que se interesasen por las naves, tanto nacionales como extranjeras, que entrasen en los puertos por arribada u otro accidente, facilitándoles cuanto necesitasen para su reparo y para la subsistencia de las tripulaciones mediando el cobro del correspondiente precio por su justo valor.

En caso de ser necesario, en estas tareas, los ministros de marina podían ser auxiliados por los subdelegados ya mencionados que podían establecer en los diferentes lugares de la costa de cada partido o provincia.

³⁹ La identificación de los partidos que componían cada uno de los departamentos se explicitó en la *Ordenanza para la marinería matriculada* de 1 de enero de 1751 (cap. II). Los partidos del departamento de Ferrol debían ser: San Sebastián, Bilbao, Santander, Ribadesella, Avilés, Vivero, Ferrol, Coruña y Pontevedra. Los del departamento de Cádiz eran Ayamonte, Sevilla, Sanlúcar de Barrameda, Jerez de la Frontera, Cádiz, Tarifa, Málaga, Motril y Almería. Y, los del de Cartagena: Vera, Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona, Barcelona, Mataró, San Feliu de Guixols y Palma de Mallorca.

Y, por último, es importante resaltar que en los primeros nueve tratados de estas *Ordenanzas* de 1748 nada se contemplaba respecto de las funciones de policía y buen gobierno de los puertos que fueran ajenas a las estrictas necesidades de la Armada, de lo que cabe deducir que en relación a estas cuestiones debían seguir siendo competentes los oficiales que tradicionalmente se habían ocupado de tales funciones, además del Almirantazgo. Las previsiones de estas instrucciones implicaban, en la práctica, la superposición de unos nuevos oficiales militares al gobierno de los puertos, aunque sus atribuciones quedarán limitadas a lo concerniente al paso y estancia de las naves y tripulaciones de la Armada en ellos. La coincidencia en los mismos puertos de distintos oficiales con competencias portuarias, unos pensados para cubrir las necesidades de las naves militares y otros para las de las mercantiles, tuvo que originar necesariamente algunos enfrentamientos y conflictos.

Respecto de los capitanes de puerto que seguían existiendo en algunos puertos, las *Ordenanzas* de 1748 omiten cualquier referencia en sus nueve primeros tratados, aunque sí se incluían algunas alusiones a estos oficiales, en todo caso breves, en el Título III del Tratado X, el que, desgajado del cuerpo principal de estas *Ordenanzas*, acabó publicándose en 1751 como *Ordenanza para la marinería matriculada*. Así sucedía en el capítulo 91 que los asociaba a la tarea de reconocimiento de las naves y en el 181 que trataba de la percepción de los derechos de anclaje.

2.2. La militarización de la justicia de las gentes del mar

En el siglo XVIII la militarización del mundo marítimo no solo afectó al gobierno de los puertos, sino que también concernió a la justicia del colectivo de las gentes del mar, un grupo amplio y estrechamente vinculado a la vida portuaria. Y ello después de que la Monarquía decidiera su sujeción al fuero de marina, sustrayendo a los miembros de este colectivo de la jurisdicción ordinaria. Por el contrario, el cambio no afectó, a las jurisdicciones marítimas gremiales que ejercían los alcaldes de mar de las cofradías de navegantes y pescadores y los tribunales consulares en los consulados, ya que estas instancias judiciales privilegiadas continuaron ejerciendo sus competencias hasta su supresión. En el caso de los consulados con la promulgación del Código de Comercio de 1829 y su sustitución por los nuevos tribunales de comercio⁴⁰ y en el de los gremios marítimos en 1864, fecha en que se decretó su desaparición⁴¹.

De igual modo que se ha visto en relación al proceso de militarización del gobierno portuario, el proceso similar a este que afectó al ámbito de la justicia se configuró a través de varias y sucesivas normas, algunas de ellas poco precisas que contribuyeron a dificultar la situación de la justicia entre las gentes del mar a pesar de que el cambio se justificó por parte de la Monarquía como un privilegio que se les

⁴⁰ *Código de comercio, decretado, sancionado y promulgado en 30 de mayo de 1829*, Madrid, Oficina de D.E. Aguado, Impresor de la Real Casa, 1829.

⁴¹ *Real decreto de 10 de julio de 1864 suprimiendo los gremios de mar*, en *Gaceta de Madrid* de 13 de julio de 1864.

concedía en su beneficio, aunque, en realidad, lo que se pretendía era ejercer un mayor control sobre el grupo humano del que debían proceder la mayor parte de las tripulaciones de la Armada.

2.2.1. La sujeción de las gentes del mar a la jurisdicción militar del Almirantazgo prevista en los decretos de 14 de marzo y 18 de octubre de 1737

Con el decreto de 14 de marzo de 1737, por el que se nombraba al infante Felipe Almirante General de España y de todas las fuerzas marítimas y que en la práctica suponía el restablecimiento de la institución del Almirantazgo que el mismo Felipe V había abolido en 1726, tal y como hemos apuntado con anterioridad, se inició la militarización de la justicia concerniente a las gentes del mar al preverse que el infante Felipe ejerciera sobre la gente empleada en las naves de cualquier naturaleza puestas a su disposición, por lo que también se incluían las mercantiles que se encontrasen en dicha situación, «toda la jurisdicción civil y criminal, alta, vaja, mero y mixto imperio». Al tiempo que se contemplaba la posibilidad de que el nuevo almirante pudiera comisionar a otras personas para que en su lugar y en nombre del Monarca pudieran conocer de las causas de justicia.

De la redacción, poco precisa, de la norma parece desprenderse que la asunción de las competencias judiciales sobre las gentes del mar por parte del Almirantazgo solo debía producirse de manera temporal, mientras se encontrasen integradas en la Armada. De manera que, no estando los miembros de este colectivo incorporados a la Marina, la resolución judicial de sus conflictos, tanto civiles como criminales, debía continuar correspondiendo a la jurisdicción ordinaria.

Sin embargo, una disposición posterior, mucho más precisa, del mes de octubre, la misma norma que estableció la matrícula del mar con carácter voluntario, determinó la posibilidad de que las gentes del mar pudieran quedar sujetas de manera permanente, en todo momento, al fuero de marina⁴². En este caso, la norma preveía como privilegio, para quienes decidieran de manera voluntaria su incorporación a dicha matrícula, su sujeción, igualmente con carácter facultativo, a la jurisdicción de marina ejercida por el Almirantazgo, en lugar de a la jurisdicción ordinaria, tanto para las causas civiles como para las criminales (art. 4).

Pero, ¿qué sucedía con las causas mercantiles marítimas derivadas del comercio marítimo y de la pesca?, su resolución ¿debía seguir correspondiendo a la jurisdicción ordinaria y a las distintas jurisdicciones marítimas privilegiadas ejercidas por los alcaldes de mar y los tribunales consulares allí donde estas existían? Nótese que la norma solo hablaba de las causas civiles y penales.

La disposición de 18 de marzo de 1737 nada señalaba al respecto, pero si hasta ese momento los pleitos mercantiles quedaban incluidos en la categoría de las causas civiles en las ocasiones en las que su conocimiento correspondía a la jurisdic-

⁴² Decreto de 18 de octubre de 1737, cit.

ción ordinaria, bien porque no existiera una jurisdicción marítima privilegiada en el lugar, bien porque las partes prefirieran acudir a la jurisdicción ordinaria en lugar de a la privilegiada, aun existiendo esta, cabría entender que no habiendo una jurisdicción privilegiada, la resolución de estos procesos, de igual modo que la de las demás causas civiles, podía ser competencia del Almirantazgo si las partes voluntariamente optaban por esta jurisdicción en detrimento de la jurisdicción ordinaria. Pero, como decimos, la norma guardaba silencio al respecto.

2.2.2. Un paso más en la militarización de la justicia en 1740

Con el fin de aclarar las dudas que se habían planteado con relación al alcance de la jurisdicción del Almirantazgo como consecuencia de la imprecisa redacción dada a la disposición de marzo de 1737, del carácter voluntario de la sujeción a dicha jurisdicción prevista en la norma de octubre de 1737 y del silencio que en ambos textos se había guardado respecto de las causas mercantiles, en el ya citado real decreto de 14 de enero de 1740, que contenía las nuevas instrucciones para el desempeño del cargo de almirante⁴³, se añadió que también era competencia de esta jurisdicción el conocimiento de los pleitos derivados del comercio marítimo realizado en embarcaciones españolas en Europa. Y ello con independencia de que los individuos estuvieran o no inscritos en la matrícula de mar. Entre las materias que, en este ámbito se atribuían expresamente a la jurisdicción de marina del Almirantazgo, cabe citar todas las vinculadas a las averías, los fletes, los naufragios y las relaciones establecidas entre capitanes, patronos, maestros, dueños de naves y marinería. De igual modo también se preveía la competencia del Almirantazgo en materia de naufragios y contrabandos (cap. 28).

Y dado que esta previsión podía ocasionar algunos problemas y conflictos de competencia con los consulados por sus atribuciones jurisdiccionales en materia mercantil marítima, la misma norma estableció una excepción respecto de los consulados de modo que la asunción de las competencias mercantiles marítimas por el Almirantazgo no supusiera alterar las responsabilidades que en esta materia tenían atribuidas los tribunales consulares. Esto significaba que las causas mercantiles marítimas que hasta entonces habían sido de la competencia de la jurisdicción ordinaria debían asumirse por el Almirantazgo, pero no así las que correspondían a los tribunales consulares porque en relación a estos no se quería introducir cambio alguno en sus leyes y costumbres (cap. 27).

Esta excepción se preveía no solo para los consulados situados en la metrópoli, sino también para los de las Indias, una vez que se señalaba que, en relación al comercio con las Indias, debía mantenerse la competencia de la Casa de la Contratación y de los Consulados de Sevilla, Lima y México para el conocimiento de las causas mercantiles marítimas (cap. 29).

⁴³ Real decreto de 14 de enero de 1740 declarando las nuevas instrucciones para el desempeño del cargo de Almirante. En Ceballos-Escalera Gila, *El Almirantazgo*, 403-417.

Además, se recordaba que al Almirantazgo también le correspondía la resolución de los pleitos que derivasen de la guerra en el mar, entre otros motivos, por razón de armamentos o de presas.

2.2.3. La sujeción al fuero de marina prevista en la Ordenanza para la marinería matriculada de 1 de enero de 1751

La *Ordenanza para la marinería matriculada* de 1751 estableció de modo claro y preciso, y para todo tiempo, la sujeción de las gentes del mar a la jurisdicción de marina. De modo que a partir de entonces, distanciándose de lo dispuesto en 1737 y 1740, se ordenó que este sometimiento no solo les afectara mientras formaban parte de las tripulaciones de la Armada, sino permanentemente, con independencia de que estuvieran o no incorporadas a la marina de guerra y, además, la sujeción al fuero de marina dejaba de ser un privilegio del que las partes podían beneficiarse voluntariamente, solo si decidían acogerse al mismo, para convertirse en una obligación, aunque formalmente la sujeción al fuero de marina se siguiera presentado como un privilegio a favor de las gentes del mar.

Detrás de esta decisión estaba la voluntad de la Monarquía de ordenar y ejercer un control efectivo sobre la marinería para poder atender en cualquier momento las necesidades de la Armada, utilizando para ello dos instrumentos. De una parte, su sujeción a la jurisdicción de marina, como venimos de apuntar, y, de otra, su inscripción en la matrícula de mar con carácter obligatorio.

La matrícula del mar fue el sistema de inscripción que se articuló en distintos países de Europa desde el siglo XVII con el fin de conseguir tripulantes para las Armadas de los diferentes reinos⁴⁴. En el caso de la Monarquía Hispánica, y tras el fracaso de la matrícula prevista en la *Ordenanzas para las Armadas del Mar Océano y flotas de Indias* de 1606⁴⁵, ampliadas por la cédula de 22 de enero de 1607⁴⁶, la cédula de 31 de octubre de 1625 que incluía el capítulo por el que se mandaba hacer una matrícula general de todos los marineros⁴⁷ y la cédula de igual de 31 de octubre de 1625 que regulaba la matrícula particular de los marineros que quisieran asentarse voluntariamente en ella⁴⁸, la Monarquía, ya iniciado el siglo XVIII, intentó de nuevo ordenar su funcionamiento y animar a la gente del mar a inscribirse en ella a través de la promulgación de sucesivas disposiciones hasta su definitiva desaparición.

⁴⁴ Sobre la matrícula de mar véase la obra de José Manuel Vázquez Lijo, *La matrícula de mar en la España del siglo XVIII. Registro, inspección y evolución de las clases de marinería y maestranza* (Madrid: Ministerio de Defensa, 2007).

⁴⁵ Biblioteca del Museo Naval de Madrid. Colección Vargas Ponce. Serie Segunda. Numeración arábiga. Tomo 4. Doc. 48, fols. 132-135. Se publican en Javier de Salas, *Historia de la matrícula de mar y examen de varios sistemas de reclutamiento marítimo* (Madrid: Imprenta de T. Fortanet, 1870), 74-77.

⁴⁶ En Salas, *Historia de la matrícula de mar*, 81-82.

⁴⁷ Biblioteca del Museo Naval de Madrid. Colección Vargas Ponce. Serie Segunda. Numeración romana. Tomo XXII. Doc. 21b, fols. 38r.-40. Publicada por Salas, *Historia de la matrícula de mar*, 108-110.

⁴⁸ Biblioteca del Museo Naval de Madrid. Colección Vargas Ponce. Serie Segunda. Numeración romana. Tomo XXII. Doc. 21a, fols. 34r.-37v.

ción en 1873. En esta fecha, y una vez que los gremios marítimos ya se habían suprimido en 1864, la matrícula de mar se sustituyó por la inscripción obligatoria de todos los marinos y pescadores en los registros que los comandantes y ayudantes de Marina debían llevar a tal efecto⁴⁹.

Entre otras disposiciones, forman parte de la extensa normativa que configuró la matrícula en España en el siglo XVIII, el título de nombramiento de José Patiño como Intendente general de Marina de 28 de enero de 1717, entre cuyas atribuciones se incluía la de «llevar razón y asiento de los oficiales de todas clases, soldados y marinería»⁵⁰; la real orden de 29 de agosto de 1726 de preeminencias concedidas a la gente matriculada y la Instrucción firmada por Patiño en la misma fecha que liberaba a la gente del mar del sorteo de quintas para la recluta de los ejércitos de tierra, al mismo tiempo que preveía, para el futuro, la concesión de nuevas gracias a favor de quienes ingresasen en la matrícula⁵¹; la disposición de 18 de octubre de 1737 estableciendo la matrícula marítima⁵²; las *Ordenanzas de su Magestad para el gobierno político, militar y económico de su Armada Naval* de 1748⁵³; la *Ordenanza para la marinería matriculada* de 1 de enero de 1751⁵⁴; el reglamento y orden de gobierno para los matriculados de 1786⁵⁵; el real decreto de 9 de febrero de 1793⁵⁶; el real decreto de 25 de abril de 1800⁵⁷; y, por último, recién estrenado el nuevo siglo, la *Ordenanza para el régimen y gobierno militar de las matrículas de mar* de 1802⁵⁸.

Pero, retornemos a la cuestión de la sujeción de las gentes del mar al fuero o jurisdicción de marina y al tratamiento que esta cuestión recibió en 1751.

De conformidad con los contenidos de la *Ordenanza para la marinería matriculada*, el ejercicio de este fuero o jurisdicción correspondía al ministro de marina de cada cabeza de partido o provincia en que se dividían los departamentos, quien además ejercía la jurisdicción política y económica de la demarcación.

A los ministros de marina de cada partido o provincia les correspondía actuar como jueces de primera instancia en las causas de las gentes matriculadas no solo mientras estaban empleadas en la Armada sino también cuando estaban ocupadas en

⁴⁹ Ley de 22 de marzo de 1873 aboliendo las matrículas de mar, y declarando libre para todos los españoles el ejercicio de las industrias marítimas (*Gaceta de Madrid*, núm. 85, de 26 de marzo).

⁵⁰ Real Título de Intendente General de Marina, a favor de Don José Patiño, para establecer la Nueva Planta de la misma Marina de 28 de enero de 1717 publicada en José Lui Pando Villarroya, *La administración en la Armada española*, 2.ª ed. (Madrid: Pando Ediciones, 1985) 10-12.

⁵¹ AGS. Secretaria de Marina, leg. 276.

⁵² Decreto de 18 de octubre de 1737, cit.

⁵³ *Ordenanzas de su Magestad para el gobierno político, militar y económico de su Armada Naval*, cit.

⁵⁴ *El Rey. Conviniendo à mi servicio, que, sin pérdida de tiempo, se trabaje en reglar la Marinería de mis Reynos*, cit.

⁵⁵ *Reglamento y orden de gobierno para las matrículas de la gente de mar*, cit.

⁵⁶ Real Decreto de 9 de febrero de 1793. NoR, VI, VII, 1.

⁵⁷ Real decreto de 25 de abril de 1800 su contenido se indica en el artículo 1 de la *Ordenanza* de 1802 que citamos en la siguiente nota.

⁵⁸ *Ordenanza para el régimen y gobierno militar de las matrículas de mar*, Madrid, Imprenta Real, 1802.

el comercio marítimo y en la pesca. Y, también en los procedimientos en los que fueran parte las gentes de las maestranzas de los carpinteros de ribera y de los calafates (caps. XVIII y XXVI). La inclusión de estos últimos colectivos que, en sentido estricto no formaban parte del grupo de las gentes del mar, se justificaba en la importancia que su trabajo tenía para la construcción y carenado de los barcos, unas actividades tan fundamentales para la navegación como las que desplegaba la marinería (cap. XXXVIII).

Esta jurisdicción de marina se extendía, asimismo, sobre los sujetos de cualquiera de aquellos grupos que estuvieran jubilados siempre y cuando hubieran cumplido sesenta años, hubieran trabajado durante treinta y hubieran sufrido algún accidente que les privara de poder seguir trabajando abordo de los barcos o en los arsenales (caps. XXVII y XLII).

La competencia de las autoridades de marina para el ejercicio del fuero de marina afectaba a todas las acciones u omisiones de las gentes del mar, los carpinteros de ribera y los calafates que tuvieran lugar a partir del momento de su incorporación a la matrícula de mar, porque para todas las causas anteriores se mantenía la competencia de la jurisdicción ordinaria, en particular en todo lo concerniente a las deudas y delitos cometidos (cap. XXXV). También quedaban exceptuados del fuero de marina y por tanto sujetos a la jurisdicción ordinaria los delitos consistentes en el robo de iglesias o cosas sagradas, los ejecutados violentamente con armas en caminos reales y en los poblados, los asesinatos, los incendios maliciosos y los motines sediciosos contra el gobierno y la paz pública siempre y cuando se cometiesen no estando al servicio efectivo de la Armada (cap. CLXIX).

Por el contrario, la extensión de la jurisdicción de marina sobre carpinteros, torneros, aserradores, toneleros, armeros, herreros, pintores, faroleros, fabricantes de lona, jarcia y betunes y la obligación de su matriculación quedaba limitada a los períodos en los que estuviesen al servicio de la Marina en sus arsenales y fábricas (cap. XLI).

También correspondían a la jurisdicción de marina los procesos por la comisión de los delitos cometidos en alta mar, en las costas y en los puertos, tanto en las embarcaciones mayores como en las menores, a excepción de los de contrabando (cap. CX). Igualmente, los jueces de marina debían actuar como jueces de arribada en los puertos de sus demarcaciones, a excepción de lo concerniente a los barcos de Indias si en los puertos hubiera ministros específicos con jurisdicción sobre esta materia (cap. CXI). Otro ámbito en el que eran competentes era el de las causas por razón de las pérdidas y naufragios de todo tipo de embarcaciones (cap. CXII). Y la resolución de los conflictos derivados de la pesca efectuada en el mar, en los puertos, ríos y abras y, en general, en cualquier lugar al que llegare agua salada también era de la competencia de los ministros de marina (cap. CXIX).

Con todas estas previsiones, el resultado práctico fue una amplia exención de la gente del mar respecto de la jurisdicción ordinaria, como expresamente se afirmaba en el capítulo CXLVI. De modo que el fuero de marina se convirtió en la jurisdic-

ción privativa de las gentes del mar matriculadas, debiendo ser resueltas por sus ministros todas las causas civiles y criminales, con inhibición total de cualquier otra jurisdicción (cap. CLII).

En el ámbito civil, la norma preveía expresamente que los jueces de marina fueran jueces privativos en materia de sucesión, tanto testamentaria como *ab intestato*, en relación a todos los matriculados y a sus viudas porque estas permanecían sujetas al fuero de marina, del que habían disfrutado sus maridos, mientras se mantuviesen en el estado de viudez (cap. CLXXXIII).

No obstante, pese al alcance de estas previsiones, el texto no acarrea la desaparición de la jurisdicción marítima gremial de que disfrutaban algunas de las cofradías de pescadores y navegantes del Cantábrico, ejercida por los alcaldes de mar, dado que, en la misma Ordenanza de 1751, en concreto en su capítulo CXCIX, se preveía su continuidad y competencia para la resolución de los conflictos derivados de la celebración de las elecciones de cada gremio y de la aplicación de lo dispuesto en sus ordenanzas o estatutos.

Respecto del tipo de procedimiento que los jueces de marina debían observar en el desarrollo de los procesos, la norma era muy clara. En la medida de lo posible debía seguirse un procedimiento sumario y verbal, sin formalidades (cap. CLII). Y solo si esto no era factible por la gravedad del asunto se debía actuar conforme al modelo contencioso en uso. Es decir, observando las mismas formalidades procesales que se cumplían en los procedimientos ante la jurisdicción ordinaria (cap. CLIII).

Por último, es necesario aludir a la excepción que la *Ordenanza* de 1751 introdujo en las Provincias de Guipúzcoa y Vizcaya, incluidas las Encartaciones, y que afectó tanto a la matrícula de la gente del mar y de las maestranzas, como a la extensión de la jurisdicción de marina. En el capítulo CXXXVIII se exceptuaba a las gentes del mar de ambos territorios de la obligación de formar parte de la matrícula del mar y, como consecuencia de ello, el fuero de marina no se extendió sobre las gentes del mar y de las maestranzas guipuzcoanas y vizcaínas, de modo que la responsabilidad de impartir justicia sobre estos colectivos continuó correspondiendo a la jurisdicción ordinaria. No obstante, se mantuvo la competencia de los ministros de marina en ambos territorios en todo lo concerniente a arribadas, naufragios y presas, cuidados de plantíos y conservación de montes para los barcos de la Armada (cap. CXCIII).

Las Ordenanzas de 1751 guardaban silencio sobre la continuidad o no de la actividad jurisdiccional consular como consecuencia de que su objetivo era, exclusivamente, la sumisión de las gentes del mar a la jurisdicción de marina. Ello permitió que la jurisdicción atribuida a los consulados pudiera continuar desplegando todos sus efectos. Y allí donde no existían consulados, la resolución de las causas mercantiles siguió dependiendo de la jurisdicción del Almirantazgo de acuerdo con lo que se había previsto en 1740.

3. Las Ordenanzas Generales de la Armada Naval de 1793 y el Título VII del Tratado V reservado a la policía de los puertos y al cargo de capitán de puerto

El punto final del doble proceso de militarización del gobierno y de la justicia en el ámbito portuario iniciado desde las primeras décadas del siglo XVIII culminó con la entrada en vigor de las *Ordenanzas Generales de la Armada Naval* de 1793. Ello conllevó la institucionalización del oficio de capitán de puerto sujeto a partir de entonces a un régimen jurídico homogéneo para todas las capitanías portuarias en las costas de la Monarquía, tanto en la metrópoli como en ultramar, sin perjuicio de que la misma norma contemplará la posibilidad de que en cada puerto se pudieran dictar instrucciones particulares para atender las características específicas de alcance local de los distintos enclaves portuarios.

En los siguientes epígrafes damos cuenta del proceso de elaboración de las *Ordenanzas* de 1793, para a continuación centrarnos en los términos en los que tuvo lugar la incorporación del *Título VII del Tratado V*, destinado a la policía de los puertos y al cargo de capitán de puerto, ya que su inclusión, no estaba prevista inicialmente. Por último, nos ocuparemos del régimen jurídico establecido en dicho Título para el gobierno de los puertos a través de los capitanes de puerto.

3.1. El proceso de elaboración de las Ordenanzas Generales de la Armada Naval de 1793

El mismo año de la promulgación de las *Ordenanzas Generales de la Armada Naval* de 1793, Francia declaró la guerra a España, dando inicio a la Guerra de la Convención y poniendo fin a la tradicional alianza con la Monarquía francesa. Sin embargo, entendemos que no procede establecer una relación de causa-efecto inmediata entre un hecho y otro, porque la elaboración de las *Ordenanzas* se había iniciado antes, entre 1784 y 1786, más adelante aclararemos la razón de señalar este período y no simplemente el año 1784 como la historiografía ha venido indicando hasta ahora. Esto significa que su formación comenzó con anterioridad no solo al inicio de la Revolución francesa, que tanta preocupación provocó en José Moñino, Conde de Floridablanca, sino también al desencadenamiento de las tensiones entre España y Francia y a que las tiranteces entre ambos países se intensificaran en 1792, un año también complicado para la situación política interna del país ya que en su transcurso Floridablanca fue sustituido por Pedro Abarca de Bolea, Conde de Aranda, y este, a su vez, también terminó por ser reemplazado por Manuel Godoy. Unas renovaciones en el gobierno que, sin embargo, no interrumpieron la preparación y entrada en vigor de las *Ordenanzas* de 1793 gracias a la continuidad de Antonio Valdés como Ministro de Marina, quien ocupó el cargo entre 1783 y 1795⁵⁹.

⁵⁹ Para la completa contextualización de las *Ordenanzas* de 1793 en el marco de la crisis de la Monarquía y de la alianza entre Francia y España véase Guimerá Ravina y García Fernández, «Un consenso estratégico»: 65-74.

Ahora bien, no obstante lo dicho, no parece descabellado considerar que la intensificación en 1792 de los trabajos dirigidos a la conclusión de las *Ordenanzas* pudo estar condicionada por las tensiones desencadenadas entre España y Francia y la incertidumbre de la situación internacional.

La formación de las *Ordenanzas* de 1793 está unida indisolublemente a los nombres de Antonio Valdés y José Mazarredo, a los que hay que añadir también el de Florida-Blanca, dada la preocupación que este tuvo por la Armada y la atención que le prestó a lo largo de todo su gobierno. En este contexto no se puede olvidar que el Secretario de Estado consideraba la Armada como una pieza fundamental desde la perspectiva militar, pero también desde la óptica de la defensa del comercio y de las colonias, tal y como expresó en distintos pasajes de la *Instrucción para la Junta Suprema de Estado* de 1787 y, particularmente, en aquellos en los que se refiere a la necesidad de mejorar la *Ordenanza de su Magestad para el gobierno político, militar y económico de su Armada Naval* de 1748, cuya reforma, por cierto, para estas fechas, ya se había encargado a Mazarredo, a la formación de buenos marineros y oficiales, y al fomento, tanto del comercio marítimo y de las grandes pesquerías de altura, como de la navegación en general⁶⁰.

Para la redacción del texto de las nuevas ordenanzas, José Mazarredo contó con un reducido, pero eficiente, grupo de colaboradores del que formaban parte los tenientes de navío José de Vargas Ponce, Luis María Salazar y Salazar y Pedro Verdugo, el capitán de fragata Francisco de Moyúa, Antonio Ruiz de Guzmán y, muy especialmente, Antonio de Escaño y García de Cáceres⁶¹, cuya ayuda Mazarredo agradeció expresamente en la *Exposición* que entregó a Valdés en febrero de 1792 acompañando los dos primeros tomos de la *Ordenanza*⁶².

Y volviendo a la cuestión pendiente relativa a la fecha en la que se inició el proceso que habría de concluir con la promulgación de la *Ordenanza de la Armada* de 1793, debemos indicar que, aunque en septiembre de 1784 parece que Mazarredo había aceptado el encargo de redactar las nuevas ordenanzas⁶³ y que antes de la finalización de este mismo año ya tenía preparado un plan para la obra⁶⁴, el encargo formal no se concretó hasta 1786, a través de una real orden de Carlos III fechada el 13 de julio⁶⁵. Por esta razón entendemos que el inicio del proceso de formación de la norma se extiende al bienio 1784-1786.

⁶⁰ *Instrucción reservada que la Junta [de Estado] creada formalmente por mi Decreto de este día [8 de julio de 1787] deberá observar en todos los puntos y ramos encargados a su conocimiento y dictamen.* Biblioteca Nacional. Manuscrito 7694, fols. 95r.-99v.

⁶¹ Guimerá Ravina y García Fernández, «Un consenso estratégico»: 54.

⁶² *Exposición sobre la Recopilación de Ordenanzas de la Armada y lo coordinado hasta aquí para ello que se presenta, y sobre la necesidad de su publicación.* 20 de febrero de 1792. Archivo Histórico de la Armada. Juan Sebastián Elcano. Colección Antonio de Mazarredo. Manuscrito 2345-6, fols. 48r.-58r., por la cita fol. 57r.

⁶³ Guimerá Ravina y García Fernández, «Un consenso estratégico»: 13.

⁶⁴ *Prospecto de un plan de Nueva Recopilación de Ordenanzas Generales de Marina.* José de Mazarredo. Bilbao, 15 de diciembre de 1784. Archivo Histórico de la Armada. Juan Sebastián Elcano. Colección Antonio de Mazarredo. Manuscrito 2349, fols. 6-11. El índice se publica en Guimerá Ravina y García Fernández, «Un consenso estratégico»: 76-78.

⁶⁵ Así lo expresa el propio Mazarredo en la *Exposición* que acompañaba a las *Ordenanzas*. Archivo Histórico de la Armada. Juan Sebastián Elcano. Colección Antonio de Mazarredo. Manuscritos 2345-6, fols. 46r. y 48v.

La conclusión del texto legal se retrasó hasta 1792 debido a que se elaboró de manera intermitente porque el Secretario de Marina encargó a Mazarredo otros cometidos y obligaciones simultáneas que este tuvo que atender⁶⁶, por lo que no pudo dar por concluido el trabajo hasta 1792 y aún hubo que esperar a 1793 para la publicación y entrada en vigor de la norma⁶⁷.

En febrero de 1792, Mazarredo hizo llegar a Valdés los dos tomos primeros tomos de la obra, junto con los índices y un texto a modo de *Exposición*, al tiempo que le instaba a su publicación⁶⁸. También aprovechó la comunicación para poner de manifiesto que no se encontraba con fuerzas suficientes para continuar con la redacción del que debía de haber sido el tomo tercero de la ordenanza⁶⁹. En ocasiones anteriores, como el propio Mazarredo explica en la *Exposición*, este ya había manifestado a Valdés que no se consideraba capaz de afrontar la tarea de elaborar las nuevas ordenanzas, sin embargo, el Ministro de Marina no le retiró el encargo y por esta razón, finalmente, Mazarredo tuvo que asumir la misión de redactar el texto que transcurrido un tiempo se promulgó bajo el título de *Ordenanzas Generales de la Armada Naval*⁷⁰.

En el plan inicial diseñado por Mazarredo entre septiembre y diciembre de 1784, la nueva ordenanza debía comprender cinco tomos⁷¹. Sin embargo, con el paso del tiempo esta estructura se modificó quedando reducida a solo tres, de los que, finalmente, solo dos llegaron a redactarse, dedicándose ambos al Cuerpo General de la Armada, por ser este el contenido que Mazarredo consideraba que debía ser el núcleo fundamental de la obra para asegurar el gobierno de la Armada. El tercer tomo debía de haber comprendido todo lo relacionado con la disciplina de las escuadras, la jurisdicción y la justicia. Y para preparar esta última materia, Carlos IV ordenó que José de Arias Paternina, Oidor honorario de la Chancillería de Valladolid, auxiliara a Mazarredo. Arias Paternina había servido la asesoría de la Inspección General de Matrícula e interinamente la General de Marina por ausencia del Conde de San Cristóbal, cargos que garantizaban su conocimiento de las materias a tratar en el tomo pendiente. Además, al mismo tiempo se contempló la posibilidad de que los casos dudosos pudieran consultarse con el Conde San Cristóbal o con el

⁶⁶ Guimerá Ravina y García Fernández, «Un consenso estratégico»: 55.

⁶⁷ La *Ordenanza* se publicó el 8 de marzo de 1793 y se mandó observar a partir del 1 de septiembre del mismo año. *Dictamen sobre el pleito movido por Daniel Welesberg, capitán del queche olandes el joven Daniel a Don Ramón Nesprales, capitán del Puerto de Santoña*. 22 de septiembre de 1794. Archivo Histórico de la Armada. Juan Sebastián Elcano. Colección Antonio de Mazarredo. Manuscritos 2347-12, fols. 69r.-71r., por la cita fol. 70r.

⁶⁸ Archivo Histórico de la Armada. Juan Sebastián Elcano. Colección Antonio de Mazarredo. Manuscritos 2345-6, fols. 45-68.

⁶⁹ Como respuesta a este envío, Mazarredo recibió una real resolución de 18 de junio en la que, además de felicitarle por el trabajo realizado, se le animaba a continuar con el que debía de haber sido el tomo III destinado a la disciplina de las escuadras y a las cuestiones de jurisdicción y justicia. Archivo Histórico de la Armada. Juan Sebastián Elcano. Colección Antonio de Mazarredo. Manuscrito 2345, fols. 58-68.

⁷⁰ *Exposición sobre la Recopilación de Ordenanzas de la Armada*, cit, fols. 48r.-48v.

⁷¹ *Prospecto de un plan de Nueva Recopilación*, cit.

propio monarca⁷². Sin embargo, ni siquiera con este auxilio el volumen pendiente llegó a formarse.

La remisión de los dos primeros tomos en febrero de 1792 al Ministro Valdés no significó que Mazarredo cerrara definitivamente su redacción, dado que en los meses siguientes aún tuvo que resolver ciertas dudas que suscitó el capitulado de la norma y además tuvo que incorporar algunos cambios, en particular, por lo que nos interesa en este momento, en el Título VII del Tratado V, el destinado a la policía de los puertos, después de que a principios de mayo del mismo año de 1792 Valdés le remitiera un expediente con el fin de que tuviera en cuenta su contenido a los efectos de ampliar las previsiones de este Título de la *Ordenanza*⁷³.

Finalmente, en junio de 1792 Valdés comunicó a Mazarredo que Carlos IV había dado su autorización para la publicación de los dos tomos ya elaborados y había firmado la cédula que precedería al texto. En los primeros meses de 1793 se procedió a su impresión y encuadernación, tarea que resultó costosa por su cuantía económica. Y, finalmente, como ya hemos indicado, la obra se publicó el 8 de marzo de 1793 y entró en vigor en el mes de septiembre.

Y, como cierre de esta parte referida al texto de 1793, damos cuenta, por último, del cambio que, a iniciativa real, en la etapa final del proceso, se introdujo en el título dado al texto legal.

El encargo que recibió Mazarredo fue el de preparar una recopilación de ordenanzas de la Armada partiendo del dato de que las de 1748 estaban obsoletas y de que desde esta fecha se habían ido promulgando, de manera dispersa, un sinnúmero de normas que tocaban a distintos aspectos de la Armada. De modo que la propuesta se acomodaba perfectamente, desde el punto de vista de la técnica legislativa, a la práctica entonces en uso en los distintos países europeos en los que aún primaba la técnica recopilatoria y ello a pesar de que en Centroeuropa ya se estaba empezando a apostar por la técnica codificadora. En este sentido, basta recordar que en 1746 en Prusia Federico II ordenó componer un código de derecho privado que se publicó finalmente en 1794 y que en Austria entre 1781 y 1788 se promulgaron sus tres primeros códigos.

⁷² Archivo Histórico de la Armada. Juan Sebastián Elcano. Colección Antonio de Mazarredo. Manuscrito 2345-6, fols. 51v.-52r.

⁷³ En el mismo mes de mayo Mazarredo estudió el expediente y las alegaciones que en él constaban y dio su parecer acerca de cada una de las objeciones que se habían formulado al texto que había elaborado. Algunas de las indicaciones que se le realizaron le parecieron oportunas lo que le llevó a modificar la redacción de algunos de los preceptos, pero no así otras. *Solución de Don Joseph de Mazarredo à las objeciones, ò reparos que se han puesto a los vocales de la Junta de Dirección en el Departamento de Cádiz al Título de la Ordenanza de policía de puertos y obligaciones de los capitanes de ellos que tenía presentado desde 7 de octubre de 1788...* 14 de mayo de 1792. Archivo Histórico de la Armada. Juan Sebastián Elcano. Colección Antonio de Mazarredo. Manuscrito 2345-9, fols. 83r.-118r.

Y sobre esta base, más tarde, el Rey impuso un corto número de cambios que fueron incorporados al texto final. Archivo Histórico de la Armada. Juan Sebastián Elcano. Colección Antonio de Mazarredo. Manuscrito 2345-9, fols. 120r.-126v.

Por esta razón, a lo largo del proceso de redacción del texto, en todos los documentos, se habla continuamente, incluso por el propio Mazarredo, de la «Recopilación de ordenanzas de la Armada» o de la «Recopilación de nuevas ordenanzas de la Armada». Nótese que aún en 1792 en el encabezado de la *Exposición* que acompañaba los dos primeros tomos de la obra se incluye este título: *Exposición sobre la Recopilación de Ordenanzas de la Armada*. Sin embargo, finalmente, en el momento en que Carlos IV dio el visto bueno a la promulgación de los dos primeros tomos ya elaborados, sin esperar a la preparación del tercero, el monarca ordenó que el título final de la obra fuera el de *Ordenanzas Generales de la Armada Naval*⁷⁴. Un título que se ajustaba mucho mejor al contenido y estructura de la obra porque se trataba de una ordenanza articulada, de nuevo cuño, y no de una recopilación de múltiples leyes referidas a la Armada que ya estaban en vigor con anterioridad.

3.2. La incorporación del Título VII del Tratado V reservado a la policía de los puertos y al cargo de capitán de puerto

Una de las muchas cuestiones que distancian las *Ordenanzas* de 1748 de las 1793 es la previsión, en las segundas, de un título reservado al buen orden que debía observarse y guardarse en los puertos y al cargo de capitán de puerto, aunque de las fuentes se desprende que esta posibilidad no estaba en la mente de Mazarredo en los primeros tiempos tras asumir el encargo de la redacción del texto. En este sentido, basta revisar el plan de la futura norma que Mazarredo tenía diseñado en diciembre de 1784 para constatar que en sus previsiones no estaba la de incluir tales materias en la futura ordenanza ya que en ninguno de los tratados previstos se alude a ellas⁷⁵.

Una verificación que, de modo inmediato, fuerza a preguntarnos cuándo y en qué contexto Mazarredo y sus colaboradores tomaron la decisión de incorporar un título reservado al gobierno portuario en las que habrían de ser las *Ordenanzas Generales de la Armada Naval* de 1793.

La documentación manejada nos permite considerar que la responsabilidad, aunque de modo indirecto, de la inserción del régimen jurídico de los puertos, incluidos los aspectos concernientes al capitán de puerto, en la norma de 1793 correspondió al Secretario de Marina, es decir, a Antonio Valdés.

El régimen jurídico de la policía portuaria y la conveniencia de uniformar el régimen jurídico de los capitanes de puertos fue una inquietud constante para Valdés mientras estuvo al frente de la Marina porque, además de tener que resolver cuestiones diversas sobre esta materia en distintos expedientes, en varios momentos puso de manifiesto, de modo expreso, su preocupación por algunos aspectos concernientes al gobierno de los puertos en conexión con la posibilidad de definir su

⁷⁴ Archivo Histórico de la Armada. Juan Sebastián Elcano. Colección Antonio de Mazarredo. Manuscrito 2345-6, fols. 63r.-63v.

⁷⁵ *Prospecto de un plan de Nueva Recopilación de Ordenanzas Generales de Marina*, cit.

marco legal a través de unas ordenanzas, fueran unas específicas sobre la materia, o las generales de la Armada, cuya elaboración había encomendado a Mazarredo.

Inicialmente el ministro de Marina valoró la posibilidad de que el gobierno portuario a través de los capitanes de puerto se rigiera a través de lo establecido en un cuerpo de ordenanzas que regulara de modo particular y autónomo la situación de los puertos, por tanto al margen del texto que debía regir de modo general todo lo relacionado con la Armada. Sin embargo, finalmente, esta materia quedó incorporada al texto de las *Ordenanzas Generales de la Armada Naval* de 1793.

Al menos en cuatro situaciones o momentos distintos Valdés mostró, aunque con distinto alcance, su interés por fijar el régimen jurídico portuario de modo uniforme en todos los puertos de la Monarquía, terminando por condicionar que Mazarredo añadiera esta materia a las *Ordenanzas* de 1793.

En julio de 1786 ordenó que una Instrucción de 22 de febrero de 1786, elaborada por Luis Muñoz de Guzmán y dictada en principio para regular el puesto de capitán del puerto de Mahón⁷⁶, se aplicara en todas las capitanías portuarias entre tanto no fuera posible disponer de unas ordenanzas sobre esta materia que fueran comunes para todos los puertos⁷⁷.

Dos años más tarde, el 12 de febrero de 1788, Valdés se dirigió a Mazarredo solicitándole que informara unas ordenanzas para el gobierno de los capitanes de puerto que, de nuevo, había redactado Luis Muñoz de Guzmán⁷⁸.

En junio de 1789 Valdés indicó a Mazarredo que incorporase, a la recopilación sobre la Armada que estaba elaborando, el contenido de la Real orden de 28 de octubre de 1775 que resolvía la reclamación presentada por el subdelegado de Rosas por las interferencias que la villa estaba provocando en la gestión del capitán del puerto⁷⁹.

Y, por último, en mayo de 1792, por tanto, después de que Mazarredo hubiera dado por finalizada la elaboración de las *Ordenanzas Generales de la Armada Naval*, recuérdese que en febrero del mismo año había hecho llegar el texto a Valdés proponiendo su publicación, el ministro de Marina le remitió un nuevo expediente para que, a la vista de su contenido, ampliara las previsiones de las *Ordenanzas* concernientes a la policía de los puertos⁸⁰.

En todo caso, a los efectos de la incorporación de la materia portuaria en el texto de 1793, el punto de inflexión lo debemos situar en febrero de 1788, en el momento en que, como ya hemos indicado, Valdés solicitó a Mazarredo que diera

⁷⁶ *Edicto Instrucción para el puerto de Mahón*, cit.

⁷⁷ Vigón, *Guía del Archivo Museo*: 386-387.

⁷⁸ Archivo Histórico de la Armada. Juan Sebastián Elcano. Colección Antonio de Mazarredo. Manuscrito 2343-11, fol. 69r.

⁷⁹ Archivo Histórico de la Armada. Juan Sebastián Elcano. Colección Antonio de Mazarredo. Manuscrito 2344, fols. 24-28.

⁸⁰ Archivo Histórico de la Armada. Juan Sebastián Elcano. Colección Antonio de Mazarredo. Manuscrito 2345, fols. 79-129.

su parecer sobre las ordenanzas para el gobierno del capitán del puerto de Mahón que había redactado Luis Muñoz de Guzmán⁸¹, quien era un buen conocedor de la realidad portuaria por las inspecciones que había realizado en distintos puertos del litoral y porque había sido el autor, recuérdese, de la *Instrucción* para el mismo puerto de Mahón de 1786 que el Ministro de Marina había extendido a todos los demás puertos entre tanto se disponía de una norma general sobre esta materia.

Mazarredo atendió la solicitud del Ministro y el 10 de marzo de 1788 informó el texto elaborado por Muñoz de Guzmán que se le había hecho llegar. En la respuesta se distinguen dos partes. En la primera, Mazarredo apunta, siguiendo el orden de los sucesivos capítulos, algunas notas respecto de aquellos que le suscitan dudas bien por no estar de acuerdo con su contenido, bien por entender que se abordan materias que, en su opinión, no debían formar parte de un texto destinado a fijar el régimen jurídico de los capitanes de puerto. También destaca la existencia de algunas lagunas que percibe en el capitulado con relación a las obligaciones de los titulares de las capitánías⁸². Mientras que en la segunda su atención se centra en formular una serie de reflexiones generales sobre el contenido del texto elaborado por Luis Muñoz, para concluir con la exposición de los principios básicos que, de acuerdo con su criterio, deberían informar una ordenanza sobre los capitanes de puerto⁸³.

De conformidad con este planteamiento, consideraba que los cargos del capitán de puerto no debían exceder las facultades que se les reconocieran, considerando que los cargos que debían corresponderles eran «el buen amarradero, el buen orden, la seguridad, la custodia exterior, la limpieza del puerto, su conocimiento, y la dirección en entradas y salidas, y de todas las maniobras ocurrientes en él».

Respecto de las facultades de los capitanes de puerto sostenía que debían de ser absolutas para lo gubernativo que concerniera a todas las materias que se correspondían con las obligaciones indicadas para estos oficiales, debiéndose castigar como delito su desobediencia. Además, defendía que debía darse prioridad a los procedimientos orales, frente a los escritos, siempre que fuera posible.

Y, por último, alababa que en el proyecto de ordenanzas de Muñoz de Guzmán no se hubiera incluido el capítulo 54 de la *Ordenanza para la capitánía del*

⁸¹ Archivo Histórico de la Armada. Juan Sebastián Elcano. Colección Antonio de Mazarredo. Manuscrito 2343-11, fol. 69r.

⁸² *Notas a la Ordenanza de capitanes de puerto propuestas por el brigadier Luis Muñoz de Guzmán, siguiéndose el orden de los capítulos.* Archivo Histórico de la Armada. Juan Sebastián Elcano. Colección Antonio de Mazarredo. Manuscrito 2343-11, fols. 77r.-83v.

Entre otras cuestiones considera que la ordenanza debía de prever también la intervención de los capitanes de puerto en los exámenes de las embarcaciones fletadas por los ministros de las Provincias para cargamentos de cuenta de la Real Hacienda, en la verificación de la detención de las naves quitándoles el timón o las velas, en la separación de un sitio para situar los buques que debieran guardar cuarentena, en las rondas de custodia que deben establecerse por la noche para los barcos mercantes, en la colocación de las naves comerciales de mayor porte no habiendo naves de guerra en la zona portuaria y en la organización de la ayuda que las tripulaciones deben prestarse mutuamente en caso de ataque enemigo.

⁸³ *Reflexiones consecuentes al examen y anotaciones anteriores.* Archivo Histórico de la Armada. Juan Sebastián Elcano. Colección Antonio de Mazarredo. Manuscrito 2343-11, fols. 83v.-84v.

puerto de Cádiz que prohibía la realización de sondas en este puerto⁸⁴, distanciándose así de la opinión que los tres Departamentos habían expresado de extender esta prohibición a todos los puertos. Para Mazarredo esta previsión tenía sentido para el puerto de Cádiz por contener un arsenal, pero no para los demás dado que los capitanes de puerto debían de tener la obligación fundamental de conocer muy bien las condiciones de cada enclave portuario lo que exigía forzosamente la práctica de sondeos.

En todo caso, la crítica más grave que Mazarredo formuló en el marco de estas reflexiones generales es que el autor de la ordenanza objeto de su atención había redactado el texto sin tener en cuenta el marco legal en vigor, haciendo tabla rasa de todas las normas dictadas por la Monarquía y que, de un modo u otro, condicionaban el gobierno de los puertos. En su opinión, si el texto presentado llegaba a convertirse en norma en vigor conllevaría una especie de cláusula de derogación tácita de todas aquellas disposiciones anteriores cuyas previsiones fueran opuestas a su contenido, lo que, sin ninguna duda, habría de ocasionar multitud de conflictos de competencia, entre otros, entre los ministros de las provincias y los capitanes de puerto, además de suscitar dudas y originar infinidad de consultas.

Además, en su respuesta Mazarredo ponía de manifiesto que no estaba de acuerdo con una parte muy importante de las previsiones del texto que comprendía más de setenta capítulos y que la materia podría incorporarse al capitulado de la recopilación de ordenanzas de la Armada cuya formación se le había encomendado. Esta propuesta suponía en la práctica la modificación, al menos en este punto, del plan inicial para las ordenanzas que había diseñado en 1784 en el que, como se recordará, no se contemplaba abordar esta materia.

Tras este informe, el Rey, enterado del punto de vista de Mazarredo, le solicitó que fuera él mismo quien procediera a la elaboración de una ordenanza general para los capitanes de puerto⁸⁵. Ante la propuesta real, Mazarredo se muestra partidario de asumir la redacción de una ordenanza de estas características, pero proponiendo retrasar su elaboración hasta que hubiera concluido el «Tratado de economía» que debía formar parte de la «Recopilación de las ordenanzas generales de la Armada» en la que estaba ocupado. Y volvió a insistir en la oportunidad de que esta materia, en lugar de ordenarse en una ordenanza autónoma, se incorporara al texto de la «Recopilación», integrándola en el último Título del Tratado, ya concluido, reservado a la policía portuaria dado que en él se abordaban materias ligadas estrechamente al fondeadero de los bajeles, a la limpieza de los puertos y, en general, a las obligaciones de los capitanes de puerto⁸⁶.

⁸⁴ Ordenanza de S.M. en que se prescriben las reglas, que deben observar el Capitan del Puerto de Cadiz, cit.

⁸⁵ Archivo Histórico de la Armada. Juan Sebastián Elcano. Colección Antonio de Mazarredo. Manuscrito 2343-11, fols. 85r.-86r.

⁸⁶ 17 de mayo de 1788. Archivo Histórico de la Armada. Juan Sebastián Elcano. Colección Antonio de Mazarredo. Manuscrito 2343-11, fols. 87r.-87v.

En el mismo mes de mayo de 1788 el Ministro de Marina comunicó a Mazarredo que el monarca estaba conforme con que se retrasara la preparación del articulado concerniente a las capitanías de puerto a que se terminara la redacción del tratado de economía y también a que la materia se integrase en la «Recopilación»⁸⁷.

Aun así, Mazarredo redactó el texto del articulado que debía ordenar el régimen jurídico de los capitanes de puerto de manera autónoma y se lo remitió a Valdés a principios del mes de octubre de 1788 bajo el título de «Policía general de los puertos y otros qualesquier fondeadero a cargo de los capitanes de puertos y de las obligaciones de estos», acompañado de una exposición en la que informaba del modo en que se había coordinado este capitulado con el resto de la «Recopilación» y el índice de materias que comprendía cada título⁸⁸.

Y, aunque, finalmente, la policía portuaria y el régimen de los capitanes de puerto se integró en las *Ordenanzas* de 1793, lo cierto es que la autonomía, al margen del resto de contenidos de las *Ordenanzas*, con la que se había redactado el articulado de esta materia, se mantuvo hasta el final, alcanzando incluso a la fase de impresión y encuadernación porque tenemos la constancia de que el 13 de marzo de 1793, Mazarredo comunicó a Valdés que ya tenía en su poder los ejemplares encuadernados, de manera suelta, del Título de la Policía de los puertos y que los pasaba al archivo del secretario⁸⁹. Y ello porque era voluntad de Valdés que, en todos los puertos, los capitanes tuvieran a su disposición del modo más cómodo posible el nuevo marco normativo portuario.

3.3. El régimen jurídico del capitán de puerto

El Título VII del Tratado V de dichas *Ordenanzas* fue el reservado a la policía de los puertos y a la figura del capitán de puerto, y conllevó la atribución a estos oficiales, ahora de nombramiento real exclusivamente, a diferencia de lo que en ocasiones había sucedido con anterioridad, el buen orden que debía observarse y guardarse en los puertos, cumpliendo las leyes y ordenanzas establecidas para su gobierno⁹⁰. El encargo incluía la obligación de velar y asegurar la conservación de los puertos y radas para garantizar la seguridad de la marina, tanto de guerra como mercante, y de prestar especial atención a los peligros que pudieran derivarse de las condiciones meteorológicas y de los ataques de los enemigos. Estas tareas debían cumplirse teniendo en cuenta las dimensiones adecuadas que debían tener los puertos para la carga y descarga de pertrechos y mercancías y para la habilitación de las naves.

⁸⁷ 21 de mayo de 1788. Archivo Histórico de la Armada. Juan Sebastián Elcano. Colección Antonio de Mazarredo. Manuscrito 2343-11, fols. 88r.-88v.

⁸⁸ 7 de octubre de 1788. Archivo Histórico de la Armada. Juan Sebastián Elcano. Colección Antonio de Mazarredo. Manuscrito 2343-11, fols. 90r.-90v.

⁸⁹ 15 de mayo de 1788. Archivo Histórico de la Armada. Juan Sebastián Elcano. Colección Antonio de Mazarredo. Manuscrito 2346, fols. 39-41.

⁹⁰ *Ordenanzas generales de la Armada Naval. Sobre la gobernación militar*, cit. 53-54.

En tanto que el nombramiento de los nuevos capitanes de puerto debía corresponder a la Secretaría de Marina y que los designados para ocupar el cargo debían ser miembros de la Armada, el texto de 1793 vino a confirmar la militarización del gobierno portuario.

El oficio debía recaer en un jefe o cabo cuya propuesta de nombramiento correspondía al director general de la Armada, cargo unido al de capitán general de la misma, quien ejercía su mando y dirección. Esto tenía como consecuencia práctica la subordinación de los capitanes de puerto al capitán general de la Armada, quien en última instancia era el titular de la jurisdicción. Si bien, cotidianamente los capitanes de puerto dependían del capitán general del Departamento.

Con relación a los posibles candidatos a ocupar una capitanía de puerto, la norma contemplaba que pudieran ser propuestos para el cargo los oficiales de la Armada a los que la administración de marina quisiera premiar en atención a los méritos de los servicios que hubieran prestado, que se encontrasen cansados para seguir navegando, pero que aún conservaran las facultades necesarias para el desempeño de un puesto con las características del de capitán de puerto que habría de ejercerse en tierra firme. Se consideraba que por su trayectoria profesional anterior en el mar estos individuos estarían dotados de la suficiente «inteligencia marinera», es decir, tendrían, habilidad, destreza y experiencia en el mundo marítimo (cap. 3).

La norma establecía que en las capitanías de puerto de las tres capitales de Departamento y sin perjuicio de los que en ese momento eran titulares en Ferrol y Cartagena, el cargo se sirviera por bienios en clase de comisión, por oficiales vivos, según lo establecido para Cádiz, asignándose el puesto en el departamento de Cádiz a capitanes de navío y en los de Ferrol y Cartagena a capitanes de fragata (cap. 3).

Además, el legislador contemplaba la existencia un capitán de puerto en cualquier puerto de comercio de la Monarquía, tanto en suelo europeo como en cualquier otra parte del mundo, siempre que se viera la oportunidad de su establecimiento. Esto significaba que el listado de las capitanías de puerto quedaba abierto, no se trataba de una relación cerrada.

Los militares designados para ocupar el cargo tenían la obligación de presentarse ante las autoridades del lugar, ya fueran éstas el capitán o comandante general de la Provincia, el gobernador, el comandante militar o el corregidor, para que se procediese a su reconocimiento en el empleo. Simultáneamente, a estas autoridades les correspondía informar a los cónsules extranjeros presentes en la demarcación del nombramiento de los nuevos capitanes de puerto a fin de que se les guardase el decoro debido (cap. 4).

Asimismo, se debía informar a los ministros de marina del partido o provincia de cada demarcación para que, de modo inmediato, estos pudieran expedir las providencias judiciales que debían colocarse en los parajes habituales para dar a conocer la toma de posesión de los capitanes de puerto, y también para que pudieran ordenar a todos los sujetos de la jurisdicción su obediencia, especialmente a los responsables de los gremios del mar, cabos de matrícula y alguaciles de juzgado (cap. 5).

Las obligaciones de los capitanes de puerto desde el punto de vista del gobierno portuario estaban destinadas a garantizar la administración y la policía general en los puertos. Entre ellas, cabe citar, la organización del amarre de las naves, la gestión de las cargas y descargas, la limpieza del puerto, la gestión de las entradas y salidas de las naves, y el orden de las maniobras en los recintos portuarios (cap. 6).

El capitán de puerto se define en las *Ordenanzas* de 1793 como un cargo de gobierno, y no como un cargo de justicia, razón por la cual a sus titulares no se les atribuyó el ejercicio de la jurisdicción. De manera que, desde la perspectiva de la punición de los ilícitos asociados a las actividades portuarias, a los capitanes de puerto solo les correspondía la resolución y castigo de los ilícitos o infracciones administrativas, pero no la de los ilícitos penales. En todo caso, sus denuncias tenían que ser atendidas por el juez competente y en el supuesto de que el capitán de puerto no quedara satisfecho con la actuación judicial podía interponer un recurso ante el capitán general del Departamento (cap. 7). Al no disfrutar de la jurisdicción no podían aplicar castigos corporales ni tampoco podían exigir multas de manera violenta.

De otro lado, los capitanes de puerto tenían la obligación de estar permanentemente al corriente de la situación en que los puertos se encontraban lo que les obligaba a realizar frecuentes reconocimientos del área portuaria y a levantar y corregir sus planos (caps. 11 a 16).

Y bajo la autoridad de los capitanes de puerto se encontraban tanto sus tenientes o ayudantes como los prácticos (entre otros, caps. 18 a 22).

Respecto de los alcaldes de mar que, como se recordará, se habían ocupado en los principales puertos del sur de la Corona de Castilla desde la Edad Media del gobierno portuario y que con una mengua importante de sus atribuciones habían sobrevivido a los cambios introducidos en esta materia a lo largo del siglo XVIII, solo queda por añadir que tras la entrada en vigor de las *Ordenanzas* de 1793, se mantuvieron en algunos lugares de escasa población y limitadas sus competencias al tráfico portuario, en todo caso subordinados a los capitanes de puertos. No obstante, tiempo después, ya en época de Primo de Rivera se les potenciara de nuevo⁹¹.

La creación de las capitanías de puerto se ejecutó con rapidez, como lo prueba el hecho de que, a 31 de diciembre de 1800, apenas transcurridos seis años de la promulgación de la *Ordenanza* de 1793, existían cuarenta y cinco capitanes de puerto en la Monarquía. De ellos, treinta y uno ejercían sus funciones en puertos peninsulares o de Baleares y Canarias, y catorce en Ultramar⁹².

Los puertos en la metrópoli que en 1800 tenían un capitán de puerto eran los siguientes: Águilas, Algeciras, Alicante, Almería, Ayamonte, Barcelona, Cádiz, Cartagena, Ceuta, Coruña, Denia, Ferrol, Gijón, Ibiza, Málaga, Mataró, Palma de

⁹¹ Iáñez Llamas, *Practicaje de puerto: el capitán de puerto*, 40.

⁹² Iáñez Llamas, *Practicaje de puerto: el capitán de puerto*, 99-101.

Mallorca, Puerto de Santa María, San Feliu, Sanlúcar de Barrameda, Santa Cruz de Tenerife, Santander, Santa Pola, Santoña, Sevilla, Tarragona y Salou, Torrevieja y La Mata, Tortosa, Valencia, Vigo y Vinaroz.

Mientras que en ultramar constaba el cargo en los puertos de Buenos Aires, Puerto Cabello, Callao, Cartagena, Cavite, Cuba, La Guaira, Habana, Matanzas, Montevideo, Nuevo Orleans, Puerto Rico, Valparaíso, Veracruz.

Y entre ellos había tenientes de fragata y tenientes de navío, alféreces de fragata y alféreces de navío, capitanes de fragata y capitanes de navío y capitanes de correo. En todas las categorías, salvo en la de capitanes de correo, había algunos graduados⁹³.

3.4. ¿Influencia francesa en la homogeneización del régimen jurídico del capitán de puerto en las Ordenanzas de 1793?

A partir de la idea de la notable influencia que Francia ejerció en distintas reformas abordadas en España tras el acceso de Felipe V al trono español, incluidas algunas vinculadas con la Armada, nos preguntamos por el influjo que la legislación francesa pudo ejercer en Mazarredo en el momento de configurar las capitanías de puerto tal y como quedaron diseñadas en el texto español de 1793. Y la conclusión a la que hemos llegado es que a pesar de las coincidencias que se aprecian en la definición de las capitanías de puerto a un lado y otro de los Pirineos no cabe afirmar una ascendencia francesa decisiva en la manera en que se abordó en España la reforma del gobierno portuario a través de la figura del capitán de puerto a fines del siglo XVIII porque son notables las diferencias entre el modelo francés y el español.

En ambos casos, la existencia de algunos responsables de la policía y el gobierno portuario se remonta a la Edad Media. Del mismo modo también hay coincidencia en que durante siglos las tareas de policía y gobierno en los puertos se asumieron por oficiales dependientes de distintas jurisdicciones locales, al margen de la juris-

⁹³ El 16 de agosto de 1762 se ordenó que el empleo de capitán de puerto recayera en individuos con grado militar en correspondencia con la categoría de cada puerto con el fin de evitar que particulares pudieran ser designados para tales puestos. Y en 1787, por tanto, aún con anterioridad a las *Ordenanzas* de 1793, una orden de marzo de 1787 aprobó el Reglamento de los empleos que debían de tener quienes solicitaran una capitanía de puerto de acuerdo con la importancia de cada puerto. Así, para los puertos de Cádiz y Barcelona se exigía el cargo de capitán de navío; para los de Alicante, Málaga, Cartagena, Ferrol, Coruña y Santander el de capitán de fragata; para los de Algeciras, Almería, Mahón, Palma de Mallorca, Rota, Sevilla, Sanlúcar, Valencia y Vigo se contemplaba un teniente de navío; para Ceuta, Ibiza, Mazalquivir, Orán, Puerto de Santa María y Tortosa la previsión era de un teniente de fragata; para Ayamonte, Mataró, Palamós, San Feliu y Tarragona y Salou se fijaba un alférez de navío; y para Águilas, Denia y Santoña un alférez de fragata. Y el 15 de mayo de 1792 se determinaron las capitanías de las Indias y sus grados. La previsión era que un capitán de fragata se situara al frente de las de La Habana, Veracruz, Cartagena y Callao de Lima; un teniente de navío en las de Montevideo, Cavite y Cuba. Y un teniente de fragata en Puerto Rico y Trinidad de Barlovento. Vigón, *Guía del Archivo*: 386-388.

dicción real, si bien, tanto en uno como en otro lugar, sus respectivas Monarquías intentaron controlar la actividad de estos oficiales. Ahora bien, mientras que en el caso peninsular y, singularmente en el ámbito castellano, los reyes se limitaron a realizar algunos nombramientos de capitanes de puerto y a recordar que esta competencia correspondía a la Corona, sin perjuicio, no obstante, de que en ocasiones los mismos reyes permitieran de modo expreso o tácito que otras instancias realizaran tales nombramientos, los monarcas franceses y sus ministros intentaron, en distintas ocasiones, situar a los oficiales que asumían las tareas de policía y gobierno en los puertos bajo la dependencia del Almirantazgo, aunque parece ser que con limitado éxito por la resistencia de las jurisdicciones locales. Por tanto, en ambas naciones, durante siglos, la policía y el gobierno portuario carecieron de un régimen homogéneo para todos los puertos de sus costas, no estando definido un oficial real que asumiera el gobierno y la gestión de los puertos de maneja uniforme en todos ellos.

Esta situación terminó por inquietar a los reyes y a los responsables de las Armadas tanto en Francia como en España, aunque en el país vecino el interés de la Monarquía por crear un cargo que se responsabilizará de los puertos se inició desde la segunda mitad del siglo XVII, por tanto con cierta antelación al caso español, una vez que esta cuestión ya se abordó en la *Ordonnance de la Marine de 1681*, texto dirigido a regular la marina comercial, y que atribuyó al *maistre de quay* la policía e inspección sobre las riberas y los muelles en los que las naves comerciales descargaban las mercancías⁹⁴. En Francia esta materia también se trató en la *Ordenanza de las Armadas navales* de 15 de abril de 1689⁹⁵, que destinaba el Libro XI a la policía de los puertos y arsenales y el Libro XII a los oficiales de los puertos, entre los que estaba incluidos los capitanes de puerto, que, sometidos a las autoridades de Marina, recibieron atribuciones asociadas, fundamentalmente, a las necesidades portuarias de la Armada, tanto con relación a las naves de la Armada como a las naves comerciales que quisieran entrar en los puertos, siendo aquellas unas funciones bastante similares a las que en 1681 se habían conferido a los *maistres de quai*. De modo que las funciones concernientes al gobierno y policía portuaria continuaron repartidas entre dos poderes, el militar y el civil. Y ya en el siglo XVIII, en la *Ordenanza francesa de la Marina* de 1765 se vino a completar el estatuto jurídico del capitán de puerto, así

⁹⁴ *Ordonnance de la Marine*, de agosto de 1681. En F. A. Isambert y A.-J. L. Jourdan y Decrusy, *Recueil général des anciennes lois françaises depuis l'an 420 jusqu'à la Révolution de 1789*. [29 vols.] (Paris: Belin-Leprieur. Plon, 1821-1833), 19: 282-366.

En este texto se contempló expresamente la función de vigilancia y ordenación de los espacios portuarios en el Título II, destinado al cargo del *maistre de quai*, dentro del Libro IV reservado a la *police des ports, côtes, rades et rivages de la mer*. Y el Libro VI se ocupaba de la guardia de los puertos, arsenales y barcos. El establecimiento de los *maistres de quay* no conllevó la desaparición de los anteriores capitanes de puerto que, bajo el mando de las autoridades de marina, debían convivir con los nuevos *maistres de quai*. Estos, al margen de sus atribuciones, también tenían que asumir algunas funciones propias de los capitanes de puerto en ausencia de estos con relación a la vigilancia nocturna de los barcos de la Armada (IV, II, 3).

⁹⁵ *Ordonnance de Louis XIV pour les armées navales et les arsenaux de marine, du 15 avril 1689. Nouvelle édition augmentée des deux reglemens par colonnes...* (Paris: Chez Prault, 1764).

Sobre el contenido de esta disposición véase Sainte-Croix, Lambert, *Essai sur l'histoire de l'administration de la marine de France. 1689-1792* (Paris: Calman Levy, éditeur): 13-112.

como la policía y conservación de los entornos portuarios atendiendo, de nuevo, de manera principal, las necesidades de la Armada⁹⁶.

Sin embargo, en ambas naciones la definición efectiva de este cargo solo fue posible a finales del siglo XVIII. En el caso español con la norma de 1793 a la que ya nos hemos referido en las páginas anteriores y en el francés con la Ordenanza de 1791⁹⁷.

La norma francesa dictada en el contexto revolucionario vino a completar el régimen jurídico de los capitanes de puerto, homogeneizándolo para todo el territorio, pero de un modo descentralizado, pues dotaba a todos los puertos de unos mismos agentes, los nuevos capitanes de puerto, investidos de unos mismos poderes y sujetos a unas mismas obligaciones, pero dependientes de las autoridades locales. Además, la norma conllevó la supresión de las funciones vinculadas a la policía y gobierno portuario de todos los anteriores cargos, incluidos los almirantes y los *maîtres de quay*, que al amparo de la normativa anterior se habían ocupado de estas cuestiones.

Por tanto, el modelo de capitanía de puerto establecido en Francia y en España en 1791 y 1793 fue muy distinto porque en el país vecino entre 1681 y 1791 los diversos aspectos concernientes a los puertos, incluida su policía y su gobierno, se compartieron entre unas autoridades civiles, los *maîtres de quay*, y otras militares, fundamentalmente el Almirante y los intendentes, y a partir de 1791 el gobierno portuario se desvinculó de las autoridades de Marina, asociándose a las municipalidades de las ciudades marítimas. Mientras que en España ocurrió de otra manera. La militarización del gobierno y la policía portuaria iniciada en las primeras décadas del siglo España, lejos de desaparecer, se consolidó en 1793, una vez que se estableció que el capitán de puerto fuera un marino militar que no estuviese ya en situación de navegar pero que pudiera desempeñar las tareas propias del gobierno portuario y que su nombramiento dependiera directamente de las autoridades de Marina.

4. A modo de conclusión

Durante siglos el gobierno y la policía de los puertos no interesó de manera especial a los monarcas, haciendo posible que distintas autoridades locales, gremiales y consulares asumieran tales facultades. A comienzos del siglo XVIII, en el marco del proceso general de militarización del mundo marítimo puesto en marcha por la

⁹⁶ *Ordonnance du Roi concernant la marine du 25 mars 1765* (Paris: Imprimerie Royale, 1765). Véase Sainte-Croix, *Essai sur l'histoire de l'administration*: 214-232.

El Título XXVI del Libro IV se destina al capitán de puerto, mientras que el Libro VI, en su totalidad, tiene por objeto la guardia y seguridad de los puertos, así como las tareas de policía y conservación que les afecten.

⁹⁷ *Loi relative à la police de la navigation, et des ports de commerce*. 13 août 1791(Paris: De l'Imprimerie de Prault, 1791).

nueva dinastía, empezaron a sentarse las bases para lograr que el gobierno de estos espacios tan importantes no solo para la actividad mercantil y pesquera, sino también para la militar, fuera homogéneo en todas las costas de la Monarquía, tanto en la metrópoli como en las colonias, que su gestión recayera en un oficial de designación real y que además, quien ocupara el cargo fuera un militar. Este proceso finalizó en 1793, en el momento en que se estableció el régimen de los capitanes de puerto en las *Ordenanzas generales de la Armada Naval* de esta fecha y a pesar de la proximidad de fechas entre esta norma y la equivalente en Francia que también reorganizó el oficio de capitán de puerto en 1791, las diferencias entre una y otra regulación son muy importantes, no siendo posible hablar de una influencia francesa en el diseño español de las capitanías de puerto a finales del siglo XVIII a pesar del importante influjo que Francia tuvo en algunas de las decisiones de los responsables de la Armada y de la Marina en España.

Finalizamos así esta primera aproximación al tema del gobierno de los puertos y la figura del capitán de puerto. Nuestra investigación sigue adelante y sobre la base del conocimiento que hemos alcanzado del marco normativo a partir del cual se organizó el gestión portuaria y la implantación de las capitanías portuarias confiamos que en próximas publicaciones podamos y aportar datos precisos acerca de cómo se llevó a la práctica la implantación del capitán de puerto a partir de 1793 y los problemas que ello pudo conllevar una vez que la creación efectiva de este oficio en los distintos puertos de la Monarquía tuvo que ocasionar el reajuste de las competencias vinculadas con el gobierno portuario que hasta entonces otros oficiales y otras instituciones habían cumplido. De modo especial, habrá que determinar cómo reaccionaron los gobiernos locales porque, no se puede olvidar que los puertos se encuentran físicamente situados en los términos que pertenecen a las diferentes entidades locales. Pensamos que en este contexto debieron de ser numerosos los conflictos de competencia suscitados entre los nuevos capitanes de puerto, los ayuntamientos y las distintas instancias jurisdiccionales cuyas competencias debieron resentirse de la implantación de los capitanes de puerto. Pero esta tesis deberá confirmarse a partir de las fuentes en próximas publicaciones.

5. Bibliografía

CABRERA PABLOS, Francisco R. *Puerto de Málaga de Felipe V a Carlos III*. Málaga: Servicio de Publicaciones de la Autoridad Portuaria de Málaga, 1994, 259-265.

CEBALLOS-ESCALERA GILA, Alfonso de. *El Almirantazgo General de España e Indias en la Edad Moderna*. Madrid: Real Academia de la Mar, 2012.

DICCIONARIO MARÍTIMO ESPAÑOL..., redactado por orden del Rey nuestro Señor, Madrid: Imprenta Real, 1831.

GARCÍA GARRALÓN, Marta. «Maritime empire and portuary system: the implementation of the offices of the harbour-master in Hispanic America (1787-1820)». En *A global trading network. The Spanish empire in the world economy (1580-*

- 1820), editado por José Ignacio Martínez Ruiz, 131-154. Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla, 2018.
- GARCÍA GARRALÓN, Marta. «Dinámicas portuarias y marítimas: capitanes de puerto en el norte peninsular español del siglo XVIII». En *Soltando amarras. La costa noratlántica ibérica en la Edad Moderna*, editado por Manuel-Reyes García Hurtado, 125-141. A Coruña: Universidade da Coruña. Servicio de Publicaciones, 2019.
- GARCÍA GONZÁLEZ, Víctor. «La creación del Real Cuerpo de Ingenieros a través de su fundador D. Jorge Próspero de Verboom, y el ejemplo de un proyecto ilustrado: La reforma del puerto de Málaga (1717-1723)». En *Métodos y perspectivas de investigación en Historia Moderna*, editado por Ana María Prieto García y María José Rodríguez Trejo, 144-156. Cáceres: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Extremadura, 2016.
- GUIMERÁ RAVINA, Agustín y Nélica GARCÍA FERNÁNDEZ. «Un consenso estratégico: las ordenanzas de 1793». *Anuario de Estudios Atlánticos* 54-II (2008): 43-81. <https://revistas.grancanaria.com/index.php/aea/article/view/942>
- IAÑEZ LLAMAS, Francisco J. *Practicaje de puerto: el capitán de puerto y el sexto de practicaje*, Colegio Oficial Nacional de Prácticos de Puerto & Federación de Prácticos de Puerto de España, 2018.
- JORDÀ FERNÁNDEZ, Antoni. *El derecho portuario en la historia (De los orígenes a la Codificación)*. Tarragona: Autoridad Portuaria de Tarragona, 2008.
- LÓPEZ WEHRLI, Silvia A. «Patrimoni. Fuentes documentales para el estudio de los puertos». *Drassana: revista del Museu Marítim* 24 (2016): 7-26.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos y Marina ALFONSO MOLA. «Reformismo borbónico y gobierno portuario. Las ordenanzas de 1762 para el Capitán del Puerto de Vera Cruz». En *Estudios en Historia Moderna desde una visión atlántica. Libro homenaje a la trayectoria de la profesora María Inés Carzolio*, 409-435. La Plata: Universidad Nacional de La Plata, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, 2017.
- OCAMPO ANEIRO, José Antonio. «José Domingo de Mazarredo-Salazar de Muñatones y Gortázar». En *Diccionario Biográfico Español* de la Real Academia de la Historia, acceso el 28 de mayo de 2023, <https://dbe.rah.es/biografias/12442/jose-domingo-de-mazarredo-salazar-de-munatones-y-gortazar>.
- PAZOS, Juan Baró y Margarita SERNA VALLEJO. «La regulación jurídico-pública del comercio marítimo de Castilla (siglos XV a XVIII)». *Notitia Vasconiae* 2 (2003): 29-87.
- ROMERO MUÑOZ, Dolores y Amaya SAÉNZ SANZ. «La construcción de los puertos: siglos XVI-XIX». En *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*, editado por Agustín Guimerá Ravina y Dolores Romero Muñoz, 185-212. Madrid: Ministerio de Fomento, 1996.
- SAINTE-CROIX, Lambert. *Essai sur l'histoire de l'administration de la marine de France. 1689-1792*. Paris: Calman Levy éditeur.
- SALAS, Javier de. *Historia de la matrícula de mar y examen de varios sistemas de reclutamiento marítimo*. Madrid: Imprenta de T. Fortanet, 1870.

SERNA VALLEJO, Margarita. «La jurisdicción marítima de las cofradías de pescadores en el Corregimiento de la Cuatro Villas de la Costa y los conflictos derivados de su existencia». *Investigaciones Históricas, época moderna y contemporánea* 38 (2018): 49-76. DOI: <https://doi.org/10.24197/ihemc.38.2018.49-76>.

SORIA SESÉ, Lourdes. «El orden jurídico de los puertos en las repúblicas de marina». *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco* 7 (2012): 89-109.

VÁZQUEZ LIJO, José Manuel. *La matrícula de mar en la España del siglo XVIII. Registro, inspección y evolución de las clases de marinería y maestranza*. Madrid: Ministerio de Defensa, 2007.

VIGÓN, Ana María. *Guía del Archivo Museo D. Álvaro de Bazán*. Viso del Marqués, 1985.