

ALGUNOS CASOS DE CONTRABANDO EN ANDALUCÍA ORIENTAL EN EL REINADO DEL PRIMER BORBÓN, O LA DIPLOMACIA FRANCESA

MARTA BETES CORTIJO
Valladolid

INTRODUCCIÓN

El contrabando ha sido objeto de múltiples estudios, pero no por ello dejan de aparecer nuevos hechos que siguen sorprendiendo a los investigadores. En España este comercio ilícito se agravará en la primera mitad del siglo XVIII, con la difícil situación creada a la muerte de Carlos II'. Francia, que en un principio se ve beneficiada en sus relaciones comerciales, intentará, por todos los medios a su alcance, seguir manteniendo este status privilegiado e incluso mejorar sus prerrogativas. Sobre todo cuando, al pasar Inglaterra a un primer plano en las relaciones exteriores con España, Francia se vea sensiblemente perjudicada. El país galo, ante la enemistades creadas a la muerte de Luis XIV y el trancurrir de la política exterior, no logrará, hasta la llegada de los pactos de familia, recuperar concesiones. No obstante desplegará toda suerte de recursos diplomáticos, y no tan diplomáticos, en las zonas donde pretende conseguir los citados beneficios.

Los hechos ocurridos en la Andalucía Oriental son herederos de la situación política española, y si bien, en principio, tienen la tipología característica del contrabando, a su vez se detectan los esfuerzos "diplomáticos" franceses para abrir camino a lo que en años posteriores será el "Libre Comercio". Decimos "diplomáticos", pues los contrabandistas irán al amparo de ellos consiguiendo que su hacer sea más o menos legal. No sólo se dedican a burlar las disposiciones establecidas, sino que, bajo la protección de la diplomacia ejercida por los dignatarios de su país, van consiguiendo algunas pretensiones sobre la exigido. Con estos no sólo se adaptan a las normas y cédulas dictadas por el gobierno de España para evitar ese mal endémico, sino que juegan con cartas a su favor ante la debilidad de ciertos momentos en este período, uniéndose a ello, por ejemplo, ciertas características del contrabando, como sería la meticulosidad del barco elegido y los géneros en litigio².

ESTUDIO DE LA DOCUMENTACIÓN

Desde finales del siglo XVI el contrabando fue práctica realizada en América tanto por extranjeros, como por nacionales y criollos y sabemos que con el tiempo este ilícito comercio adquiere unas dimensiones preocupantes ³.

El desarrollo experimentado por las naciones europeas rivales de España y el que aquí se den unos momentos deficitarios hace que se permita a Francia, en un corto período de tiempo, que traiga de sus colonias de la Martinica ciertos géneros escasos: azúcar y cacao entre otros'. Esta será la causa de que Francia, con posterioridad a los años permitidos, siga reclamando sus supuestos derechos que ya estaban derogados.

La proximidad de la fábrica de azúcar de Motril, en la provincia de Granada, será en cierto modo la causa de la frecuencia del comercio ilícito que se introduce por los puertos de Andalucía. Málaga, que es el más cercano, el más cercano y Almería, aunque no tanto, se verán implicados en lo pretendido, o al menos por parte francesa, esas son las intenciones que España trata de evitar.

Realmente la insistencia francesa es digna de mención. Nos encontramos con casos en todo el litoral de la Península y con los géneros del contrabando más característicos. En Andalucía lo que prevalece es el azúcar y el cacao. Tenemos documentados los años 1722, 1724, 1726, 1728 y por último 1734, año en el que la diplomacia parece haber surtido su efecto.

En el año 1722 tenemos una carta para D. José de Armendáriz, "...que se admita a comercio un navío francés nombrado *San Agustín cuyo* capitán viene de Martinica y llegó a estas costas con carga de azúcar y cacao..." ⁵. Se le manda observar la prohibición dispuesta por las leyes y repetidas órdenes de Su Majestad para que los extranjeros no puedan introducir en España de sus colonias o de los dominios del propio Rey de España azúcar y cacao. También se mencionan otros géneros de Indias y se dice que son los españoles y por el puerto de Cádiz quienes manejaban tal comercio.

En el año 1724 se remite un oficio en el que el señor ministro francés dice tener derecho para introducir esos géneros, pues estaba permitido en 1717, año en el que los mercaderes españoles obtuvieron una cédula prohibiendo a los extranjeros la introducción del azúcar y del cacao. El motivo de esto era el restablecimiento de las fábricas de La Habana y Motril ⁶.

En julio de 1726 nos encontramos con una relación de los memoriales remitidos al Consejo de Hacienda en la que aparecen solicitando permiso, entre otros barcos a distintos puertos de España, el de Don Juan de Santa Cruz que quiere arribar al puerto de Málaga con un cargamento de ocho mil arrobas de azúcar y mil de cacao'. Aquí incluso ya se dice que se conoce la prohibición, pero se argumenta que es para el uso de medicinas. En este caso se concede el permiso de lo que inferimos que la diplomacia ha comenzado a obtener resulta-

dos positivos, pues en los casos anteriores el permiso se pide cuando no tienen otro remedio al estar retenido el barco en el puerto o al haber sido sospechoso de contrabando.

"S.M. por su Decreto de 26 de Enero último expedido por el Consejo de finanzas ha resuelto lo que sigue. Por diferentes resoluciones tomadas después de 1717, ha juzgado necesario ordenar que no se permita en absoluto en España la introducción de Mercancías de Indias por extranjeros...", pero termina puntualizando que "...se permita la entrada y el despacho de cacao y azúcar con la calidad y distinción de pagar los derechos que S.M. ordena tomando las precauciones necesarias...". Esto es lo que nos encontramos en 1728. Como vemos se reitera la prohibición general, pero ahora se hacen unas puntualizaciones y después de fijar las tasas y reglamentarlo, se permiten ciertas entradas. Se nombran, de nuevo, las resoluciones que hubo en 1717 y posteriores de lo que deducimos que, si bien estuvo permitida por unos años la introducción del azúcar y del cacao, luego se derogaron tales disposiciones. Las precauciones necesarias a las que se refiere el citado documento, suponemos que son las de *tener muy presente no permitir que los extranjeros pasasen por súbditos españoles*, práctica también bastante frecuente para eludir los impuestos. Esto lo cita el documento al hacer referencia al 7% de habilitación que debían pagar los extranjeros que desearan introducir esos géneros por los puertos en debate.

En 1734 nos volvemos a encontrar otra solicitud en un oficio del embajador de Francia, sólo que ahora pide abolir los derechos que se cobraban del azúcar y cacao que se introducía desde sus colonias americanas por los consabidos puertos de nuestra Península. No nombra los derechos que pretende revocar, pero es de suponer que fuese el 7% de habilitación que se menciona en 1728 y que al parecer les molestaba bastante. Y sobre todo si se sospechaba que a Inglaterra le había sido concedida la citada exención

Vemos por el desarrollo de los documentos, que si bien es cierto que en unos años se permitió, por escasez, que navíos franceses arribasen a los puertos españoles, más concretamente al de Málaga y Almería para descargar sus mercancías de la Martinica y abastecer la fábrica de Motril, no es menos cierto que después se prohibió de nuevo. Será entonces cuando, al ser retenidos los navíos franceses por negarse a la visita de los guardias de la aduana, comiencen las negociaciones diplomáticas. El resultado de estas negociaciones parece no agrandar en demasía a Francia, por lo que continúa reclamando privilegios y protestará una y otra vez sobre sus derechos¹¹. Lo podemos ver de nuevo cuando con motivo de una desaprobación sobre los negados permisos, se remite al Tratado de Utrech. Este expresaba, sin lugar a dudas, la prohibición de comercio en las Indias españolas. Ni siquiera se permitía la entrada a los extranjeros. El Asiento de Negros, con Inglaterra, era la única excepción y Francia, al verse privada de

él, intentará conseguir otros privilegios semejantes. Si bien el abastecer la fábrica de azúcar de Motril no supondría, ni en lo más mínimo, el volumen de beneficios del mencionado Asiento de Negros, el poder utilizar otros puertos que no fueran el de Cádiz ya equivalía, para Francia, a una ventaja sobre lo que pretendía lograr. Si el contrabando ya no era la razón de ser utilizarían arribadas a los puertos de la Andalucía Oriental para otros objetivos. Algo de esto se trasluce en uno de los documentos: el comercio de trigo por el Mediterráneo aprovechando el puente comercial que viniera de América ¹².

También hay que hacer notar que en la documentación con la que contamos, las reacciones en uno y otro puerto de la Andalucía Oriental no son iguales. Tampoco lo son en el resto de España en donde está sucediendo lo mismo. Málaga desde un principio exige la obligatoriedad de hacer la visita a todos los barcos que recalén en su puerto, pero en Almería la forma de proceder es contradictoria. En ocasiones en este último puerto se permite la entrada de las embarcaciones sin visita de los guardias u oficiales de la Aduana ¹³. Por otro lado, citado en el mismo documento, tenemos el intento de un francés que pretende comerciar sin que se efectúe la consabida visita y al que se le mantiene retenida su tartana hasta que lleguen las órdenes referentes al modo en el que se ha de proceder.

Realmente no sabemos con certeza si lo que ocurría es que no se sabía con seguridad la normativa o el modo de aplicarla, o que se estaba solapando el contrabando de la nación vecina. En Málaga no tenemos constancia de que se permitiera esta ilegalidad, aunque no aseguramos que no existiera. Lo que si parece cierto es que aparecían dudas a la hora de hacer cumplir algunas de las disposiciones que, por lo reflejado, no se sabía muy bien si estaban aún en vigor. Se comprueba en una carta enviada al Marqués de Grimaldi desde la Intendencia de Málaga en la que, por un lado, se afirma conocer la prohibición existente del comercio por extranjeros y por otro se pregunta si deben o no dejar sin visita a los barcos y permitir el comercio a los franceses que traían azúcar y cacao de la Martinica ¹⁴.

Esta situación de no saber bien a qué atenerse, que ocurría en los puertos españoles, es lo que entendemos que aprovecha Francia para sus fines, sobre todo cuando le han sido arrebatados privilegios que se otorgan posteriormente a Inglaterra al pasar ésta a representar el mismo papel tutelar que Francia ejercía con respecto a España.

El tipo de barco elegido también tiene su importancia en el tema, por ser, como declaran, embarcaciones menores, entendiendo por tales: ganguiles o tartanas, liguis o saetías, londros, jabeques y hantes. Francia asegura que éstas no están sujetas a la visita y que sólo lo estaban las flotas, galeones y navíos de registro ¹⁵. Vemos como uno de los *mandamientos* del contrabando se cumple

también concienzudamente ¹⁶. La elección del tipo de barco no es dejada al azar. Lógicamente llamarían menos la atención, en unos puertos como los de Málaga y Almería, unas tartanas, unos londros o unos jabeques aunque el volumen de mercancía se redujese considerablemente en comparación con el de una flota de galeones. No sabemos si todos éstos venían directamente del otro lado del Atlántico, pero algunos sí lo hacían, si tomamos como referencia frases como "...les vaisseaux françois venant de la Martinique chargeu du sucre et de cacao...", ...Fermin Chapus de nación francés, pasajeros y marineros de la Tartana nombrada *Santa Ana*, que llegó del Puerto de Almería..." que tomamos de los documentos ¹⁷.

También sobre este terna del tipo de barco Francia recibe respuesta por parte de España. Se le reafirma que, si bien es cierto que las embarcaciones menores no debían ser visitadas, hay que entender por embarcaciones menores, únicamente, los barcos de pescadores, y no las tartanas, londros y otras semejantes a las que sí se les debía poner los guardas de la aduana ¹⁸.

Sabemos que al instaurarse el primer Borbón en el trono de España, Francia pensaba que se vería altamente beneficiada y disfrutaría de favores, particularmente en lo referente al comercio. Durante la Guerra de Sucesión, tanto Felipe V como el Archiduque Carlos, concederán privilegios a las naciones que les apoyan y luego éstas terminaran contendiendo. Tenemos aquí un caso claro de esta rivalidad con lo sucedido en los puertos de la Andalucía Oriental, no porque Inglaterra quisiera también comerciar con el azúcar de sus colonias americanas, sino porque las visitas de las aduanas y los impuestos parecían desmesurados a los ojos de Francia que se veía mermada en mercedes comparándose con Inglaterra.

De todos modos y a pesar de que se menciona claramente la pretensión francesa de comercio en los puertos de Andalucía con productos de la Martinica, a su vez se deja entrever una segunda intención, que como ya hemos mencionado era la de arribar a costas andaluzas, descargar el azúcar y el cacao de América y cargar trigo español para transportarlo a nuestras propias costas de Levante y a las Islas Baleares ¹⁹.

NOTAS

1. MIJARES PÉREZ, José Lucio: *Política exterior: la diplomacia*. Madrid, págs. 65 a 100.
2. FELICIANO RAMOS, Hector: *El auge del contrabando su tipología y sus ámbitos*. Madrid, págs. 357 a 372.
3. CHAUNU, Pierre: *L' Amerique et les Ameriques*. Paris.
4. Archivo General de Simancas (A.G.S.), Estado, Leg. 4404, año 1728.
5. A.G.S., Estado, Leg. 7851, año 1722.
6. A.G.S., Estado, Leg. 7593, año 1724.
7. A.G.S., Secretaría y Superintendencia de Hacienda, Leg. 84, año 1726. Se añaden en la lista otros barcos con sus géneros.
8. A.G.S., Estado, Leg. 4404. Decreto de su Majestad de 1728.
9. A.G.S., Estado, Leg. 1130. Rentas de 1734.
10. MIJARES PÉREZ, José Lucio: [1].
11. A.G.S., Estado, Leg. 4390, fol. 18.
12. A.G.S., Estado, Leg. 7593. Carta a D. José Antº de Chaves, Teniente Gral. en Palma de Mallorca.
13. A.G.S., Estado, Leg. 7593. Año 1724.
14. A.G.S., Estado, Leg. 7593. Carta al Marqués de Grimaldi.
15. A.G.S., Estado, Leg. 4599. Convención entre las Cortes de España y Francia.
16. FELICIANO RAMOS, Hector: [2].
17. A.G.S., Estado, Leg. 7593. Carta al Embajador de Francia. Copia de una carta de D. Juan Antº Muñoz y Rivera.
18. Ibidem.
19. A.G.S., Estado. Leg. 7593. Palma, mayo 1724.