

HACIENDA Y FRAUDE FISCAL EN LA ESPAÑA DEL SIGLO XVIII. EL EJEMPLO DE ANDALUCÍA (1739-1784)

Miguel Ángel Melón Jiménez

Universidad de Extremadura

Resumen: En 1739 la monarquía borbónica decidió administrar las rentas generales o de aduanas, antes arrendadas y gestionadas por asentistas. Se daban con ello los primeros pasos tendientes a centralizar todos los resortes de la Hacienda, al tiempo que se configuraba el sistema aduanero español. Pronto se advirtieron los “efectos beneficiosos” que dichas modificaciones reportaban, pero también las negativas consecuencias derivadas de una política de signo proteccionista cuya derivación más previsible fue el tráfico ilegal de mercancías. Para realizarlo, fueron configurándose a lo largo del siglo unas tramas dedicadas al contrabando, a las que se añadió un componente cada vez mayor de marginalidad que adelantaría a la segunda mitad del siglo XVIII el surgimiento de los bandoleros-contrabandistas que inundarían las páginas de la literatura decimonónica.

Palabras clave: Hacienda, Contrabando, Andalucía, siglo XVIII.

Abstract: In 1739 the king of Spain decided to develop an administration of general or customs taxes, previously managed and rented by settlers. Thus were given the first steps leading to the centralization of the Income Tax Service and the configuration of the Spanish customs system. Beneficial effects derived from such modifications were soon perceived, but some negative consequences from protective policies and illegal trade also ensued. To carry out this trade, some business dealings were set up along the century. These were devoted to smuggling and involved a great deal of delinquency and bandoliers. In such a way, the second half of the 18th century was characterized by smugglers and bandoliers whose profiles were greatly depicted in nineteenth century literature.

Key words: Treasure, Smuggling, Andalusia, Eighteenth century.

POR tratarse de las más principales, según los economistas,¹ las denominadas *rentas generales* o de aduanas se situaron pronto en el centro de las preocupaciones de los gobernantes. Su modo de gestionarse por arrendamien-

¹ J. de Aguirre considera “el primer ramo del erario a las Aduanas, derechos de Almojarifazgos, diezmos de puertos secos, que se embeben hoy en el título o nombre de Rentas Generales”, en “Abusos que se cometen en el manejo y dirección de todas las Rentas Reales. Universales remedios para que logre el erario los beneficios que hoy le faltan y la Monarquía Española toda la gloria y esplendor que merece”, *Semanario Erudito de Valladares*, t. XI. Madrid, 1757, p. 3.

tos a particulares fue motivo de disputa hasta finales de la década de los treinta, cuando, ante la acuciante necesidad de dar una respuesta a los problemas que generó la suspensión de pagos de 1739, se decide modificar sus formas de gestión y percepción para así corregir los incontables abusos que se observaban y de los que dan testimonio J. de Aguirre o José del Campillo, secretario de Hacienda.² Al ser susceptibles de administrarse directamente por la corona, con entera libertad para marcar sus políticas comerciales, fue continuo el deseo de convertir este ramo de la hacienda en eficaz “instrumento de planificación económica de primer orden para proteger las manufacturas nacionales y fomentar la producción frente a la competencia extranjera”.³

No es muy abundante la bibliografía de que se dispone para establecer el complejo entramado del sistema aduanero español y de las rentas que generaba la entrada y salida de productos por los puestos establecidos para ello, pero los estudios⁴ que existen al respecto permiten una primera aproximación a su estructura y valores. Sin embargo, si se quiere realizar una estimación aproximada de su alcance y de las enormes posibilidades que ofrecían los ingresos generados por las tasas que se cobraban a los productos que se importaban o exportaban, no hay más remedio que acudir para el siglo XVIII a la documentación original conservada en el Archivo General de Simancas. En ocasiones, su manejo presenta ciertas dificultades, pero contiene una información de primera mano sobre el entramado fiscal que los arrendadores de esta clase de rentas mantuvieron hasta que pasaron a administrarse directamente por la corona.

² M. Ibáñez Molina, “D. José del Campillo ante los problemas fiscales a principios de 1741”, *Cuadernos de Investigación Histórica*, 15 (1994), pp. 48-68, Documento 3.

³ I. Arias de Saavedra, “Las rentas generales y los economistas de la segunda mitad del siglo XVIII”, M. Artola y L.M. Bilbao, eds., *Estudios de Hacienda: de Ensenada a Mon.* Madrid, 1984, p. 17.

⁴ Se cuentan, entre otros, los de J. Muñoz Pérez, “Mapa aduanero del XVIII español”, publicado en la *Revista de Estudios Geográficos* en 1955; el libro de M. Artola, *La Hacienda del Antiguo Régimen* (Madrid, 1982); los trabajos de P. Fernández Albaladejo, “El decreto de suspensión de pagos de 1739: análisis e implicaciones” (*Moneda y Crédito*, 1977, pp. 51-85); T. García-Cuenca Ariati en “Las Rentas Generales o de Aduanas de 1740 a 1774” (*Historia económica y pensamiento social*, 1983, pp. 237-262) y “El sistema impositivo y las rentas generales o de aduanas en España en el siglo XVIII” (*Hacienda Pública Española*, 1991, pp. 59-74); de A. Angulo Morales, *Las puertas de la vida y la muerte: la administración aduanera en las provincias vascas (1690-1780)*. Bilbao, 1995. Carácter más general revisten los de J. García-Lombardero Viñas, “Algunos problemas de la administración y cobranzas de las rentas provinciales en la primera mitad del siglo XVIII”, *Dinero y Crédito (siglos XVI al XVIII)*. *Actas del primer Coloquio Internacional de Historia Económica*. Madrid, 1978, pp. 63-87; H. Kamen, *La Guerra de Sucesión en España*. Barcelona, 1974 y *La España de Carlos II*. Barcelona, 1981; R. Fernández, *Manual de Historia de España. 4. Siglo XVIII*. Madrid, 1993, pp. 509-535; P. Molas, “Las finanzas públicas”. *Historia de España*, dirigida por J.M. Jover Zamora. T. XXIX, I. Madrid, 1985, pp. 246-249, donde se trata el tema de “La formación de un nuevo espacio aduanero”.

En cuanto al soporte empírico de este trabajo, varios documentos serán claves para definir una primera aproximación al sistema aduanero. El primero corresponde a la escritura que se realizó el 1 de septiembre de 1734, por la que se concertó el que había de ser último arrendamiento de rentas generales de la Edad Moderna.⁵ Se hizo a favor del asentista Ambrosio María Andriani y en él se estipulan las condiciones en que se debían gestionar estas rentas. Un segundo documento incorpora la *Relación de valores*⁶ que, a fecha 31 de diciembre de 1739, se facilitó a los Directores de Rentas Generales, figurando en dicho expediente las *Relaciones juradas*⁷ que los asentistas Jacome Francisco Andriani y Juan Evangelista Giraldeili hicieron de todas las rentas. En ellas se relaciona con precisión lo que se recaudaba en cada puesto, a la par que se justifican los gastos ocasionados en las aduanas en concepto de administración y vigilancia, lo que permite establecer con total precisión la enorme complejidad que ya por entonces presentaba el sistema aduanero. La parte final del trabajo se ha elaborado a partir de la información obtenida con el vaciado sistemático de documentación proveniente de la sección de *Guerra Moderna* del mencionado archivo, y permite reconstruir las tramas que en la segunda mitad de la centuria se empleaban en el lucrativo negocio del contrabando.

I. UN REPASO A LA HISTORIA DE LAS ADUANAS ENTRE 1708 Y 1739

Las primeras medidas encaminadas a modificar el viejo sistema de aduanas que, sobre la base en muchos casos del modelo medieval, ampliaron los austrias, se inicia en plena Guerra de Sucesión. Por Auto Acordado de 25 de enero de 1708 se eliminaron los puertos secos entre Castilla y Va-

⁵ BN. Sig. VE/1329-26.

⁶ AGS. DGT, Invº. 24, 984, expte. 2: “Resumen general de los valores enteros de gastos y salarios (inclusos los que se han causado en la Corte) y líquido que han tenido las Rentas Generales del Reyno por lo perteneciente a Rentas Reales, en todo el año de mil setecientos treinta y nueve, según certificaciones de los Contadores y Administradores de todas las Aduanas del Reyno, y relaciones que en su consecuencia se han formado y acompañan firmadas por nosotros como Directores de dichas Rentas, por el Arrendamiento que feneció en fin de Diciembre de dicho año”.

⁷ AGS. DGT, Invº. 24, 984, expte. 2: “Relación jurada que nosotros, Don Jacome Francisco Andriani y Don Juan Evangelista Giraldeili, Directores de Rentas Generales del Reyno, por el Arrendamiento que estubo a cargo de Don Ambrosio María Andriani, por seis años (que empezaron desde primero de henero de mil setecientos treinta y quatro y cumplieron en fin de diciembre de el próximo pasado de mil setecientos treinta y nueve), damos de los salarios y gastos de administración que se han causado en el zitado año de mil setecientos treinta y nueve. último de dicho Arrendamiento en todas las Aduanas y Tablas en que se administran dichas rentas, unidamente con los reales servicios de millones, según sus respectivas nóminas certificadas, cuyos salarios y gastos con los ocasionados en esta Corte, expresándose los Ministros que los devieron haver, se declaran en la forma siguiente”.

lencia;⁸ apenas finalizada la contienda bélica, en 1714, por Real Orden de 19 de noviembre, quedaban suprimidas las aduanas de Cataluña, que pasaban a ser consideradas “como provincias unidas, corriendo el comercio entre ellas libre y sin ningún impedimento”. Un mes más tarde, la Real Orden de 8 de diciembre de 1714 encargaba la gestión de las rentas generales a una Junta y Administración General, establecida en Madrid, con el encargo de unificar los derechos que se cobraban en los enclaves aduaneros; dicho organismo tendría una existencia efímera, por cuanto se extinguió en 1716.

Por sendos Reales Decretos de 31 de agosto y 21 de diciembre de 1717 las aduanas interiores se trasladaron a “los puertos de mar de España, en donde tienen costas, y en donde no, que es en las fronteras de Portugal y Francia, en la misma frontera, en los parajes que en una y otra parte se hallen por más a propósito”.⁹ Las existentes entre Galicia y Asturias con Castilla pasaban a los puertos marítimos de sus respectivos litorales; se extinguían las de Álava con Castilla y se fijaban en los puertos de Portugaete, Pasajes, San Sebastián y Fuenterrabía. Se encargó de dicha reestructuración a Campillo, con plenos poderes ante los inconvenientes que derivarían de semejantes medidas y con la advertencia a los habitantes de las provincias exentas de que, “si buenamente no se combinieren, los ará comprender, y me allaré precisado de tomar aquellas providencias que más combengan a mi Real Servicio y aumento de mis intereses”. Esto significaba, en términos reales, la amenaza implícita de desplazar el comercio de lanas y de otros géneros desde Bilbao a Santander, valiéndose del acuerdo sobre exportación que se había firmado con Inglaterra al finalizar la Guerra de Sucesión. Las aduanas de Logroño y Ágreda pasaron a la frontera de Francia en la parte de Navarra, y se dejaba libre de trabas el comercio entre Castilla, Aragón, Valencia y el Principado de Cataluña.

Estas medidas provocaron una respuesta inmediata de las provincias vascas y de Navarra, que consiguieron en 1722, tras algunas asonadas y

⁸ Estos eran los términos de la norma, tal como se recogen en el *Tomo Tercero de Autos Acordados, que contiene nueve libros, por el orden de títulos de las Leyes de Recopilación*. Madrid, 1775. Título trigesimoprimer. “De los diezmos de los puertos secos entre Castilla, Aragón, Portugal, i Navarra”, Auto Acordado I: “Aviéndome dado cuenta de los nuevos tributos, con que Valencia, i todo el Reino es gravado, i la carga de hallarse manteniendo el Ejército a toda costa, i encontrar oi la misma dificultad que antes en el comercio con Castilla, i Aragón sobre las entradas, i salidas de Puertos Secos, i que siendo esta la única distinción, que queda de consecuencia para la total unión de aquel Reino a los de Castilla, i estar enteramente gravado, i aviéndolo de continuar para las contribuciones, se considera mui de mi servicio quitar (a) los Puertos Secos, que ai desde aquel Reino con Castilla, i Aragón, i que se franquee con igualdad el Comercio: he resuelto se execute así; de que participo al Consejo, para que dé las órdenes convenientes”.

⁹ AGS. DGT, Inv.^o. 24, 648, expte. 21: “Aduanas de puertos marítimos y fronteras de Portugal y Franziá. Comisión al Señor Marqués de Campo florido para que dichas fronteras se establezcan y execute lo que se expresa”.

revueltas, que las aduanas se restablecieran en sus territorios y, posteriormente, en 1728, obtener ciertas prerrogativas que garantizaban una relativa autonomía en su sistema de vigilancia. En este largo proceso de reestructuración de las rentas generales y del sistema aduanero, se ha de anotar, en 1724, la conversión de la Dirección de Aduanas en Superintendencia General (Reales Cédulas de 23 y 24 de febrero de 1724), claro intento de incorporar estas rentas a la Hacienda. No debió ser del todo satisfactoria esta experiencia, por cuanto en 1734 se llevaba a cabo el último arriendo de dichas rentas, por un período de seis años, hasta diciembre de 1739. Pero a partir de entonces las cosas cambiarían, ya sin posibilidad de retorno a situaciones anteriores.

La Real Orden de 1 de diciembre de 1739 incorporó de forma definitiva las rentas a la Real Hacienda: “Las Rentas Generales de Aduanas, por su calidad e importancia, se han considerado siempre más propias para que se administren de cuenta de mi Real Hacienda, que para que se arrienden, como lo acreditan las providencias que en diversos tiempos se han dado a este fin, manejándolas ya por medio de una junta, ya por el de diversos superintendentes generales hasta fin del año de 1733”.¹⁰ Se daban para ello plenos poderes al Gobernador del Consejo de Hacienda y Superintendente General de ella, Marqués de Murillo; se nombraba directores a Antonio de Pando Caballero y a José de Aguirre Acharán, con cargo de Ministros del Tribunal de la Contaduría Mayor de Hacienda, y por Contador Principal se designó a Salvador de Querejazu. La Contaduría de Rentas compartiría, en Madrid, el mismo edificio que la Dirección General del Tabaco y el número de empleados en ella y sus sueldos serían fijados desde la Superintendencia de rentas generales. Era la respuesta contundente ante los incontables vicios a que había conducido el sistema de arrendamiento de las rentas generales y la apuesta por una gestión de los ingresos del Estado más acorde con los compromisos que se avecinaban en política nacional e internacional.

Las razones de todos estos movimientos las explica A. Angulo en términos convincentes: “La inicial avidez de ingresos generada por el abusivo gasto de la Guerra de Sucesión, condicionará la pretensión de establecer un modelo aduanero bien estructurado frente a la regla común de los siglos XVI y XVII, plasmada en un casi continuo control del sistema aduanero por parte de los arrendadores particulares”.¹¹ Si a ello unimos, según este mismo autor se encarga de recordarnos, la intención de Felipe V de extinguir cualquier institución que pudiera asumir un papel fiscal independiente u

¹⁰ AGS. DGT, Inv.^o. 24, 649, expte. 27: “Rentas Generales. Copia del Aviso de la Secretaría de Hacienda, con inserción del Decreto de S.M. en que manda se administren dichas Rentas Generales para desde 1^o de Henero de 1740 y da la forma en que se ha de practicar”.

¹¹ A. Angulo, *op. cit.*, p. 30.

opuesto a la Corona; la necesidad de trazar las directrices de un mercado interior libre de gravámenes y controles que lo limitaran; la búsqueda de una reducción del gasto público ante el elevado contingente de personal empleado en la administración; la pretensión de centralizar la maquinaria burocrática y la recuperación de bienes hasta entonces enajenados, se entenderá el significado y el alcance de estas medidas en el conjunto de las reformas emprendidas por los borbones para adecuar los recursos fiscales del Estado a las exigencias de los nuevos tiempos.

2. UNA SOMERA ESTIMACIÓN DEL TRÁFICO ILÍCITO

En 1739, los *derechos de indulto* se exigían a “los géneros de ilícito comercio por su admisión a él en los Puertos y Aduanas donde se causan” y los de *contrabando* a quienes se atrapaba en estos menesteres. Al interrelacionar ambos se obtiene la evidencia de que, ante el abundante movimiento de esta clase de mercancías que trataban de huir de los gravámenes fijados por los aranceles, o cuya entrada o salida está prohibida, la corona consideró más ventajoso aplicarles una especie de “reconversión” fiscal, que llenar los almacenes de las aduanas con ellas para venderlas después a precios inferiores o, en el peor de los casos, que no se les encontrara salida y se perdieran o deterioraran. Esto significa legalizar géneros ilícitos, pero no oculta la realidad de que el volumen de tráfico ilegal en estas demarcaciones era elevado y se encontraba muy por encima de lo observado en los restantes partidos aduaneros peninsulares.

CUADRO 1
RENTAS GENERALES DE ADUANAS, EMPLEADOS Y VALORES
DE LO DEFRAUDADO EN 1739 (en mrs.)

Aduanas	Rentas	Porcentaje	Empleados	Valores de los fraudes	Porcentaje
1. Puertos entre Castilla y Portugal	12.263.453	1,45	143	521.241	4,25
2. Aduanas del Reino de Galicia	6.346.791	0,75	76*	245.816	3,87
3. Aduanas del Principado de Asturias	9.319.853	1,10	30	14.343	0,15
4. Aduanas de Vitoria y agregadas	108.946.371	12,95	106	516.415	0,47
5. Aduanas de Ágreda	20.775.844	2,47	80	310.010	1,49
6. Aduanas del Reino de Aragón	25.917.368	3,08	109	469.775	1,81

CUADRO 1 (continuación)

Aduanas	Rentas	Porcentaje	Empleados	Valores de los fraudes	Porcentaje
7. Aduanas del Principado de Cataluña	190.872.936	22,69	341	—	—
8. Aduanas de Valencia	34.619.881	4,11	56	2.217.213	6,40
9. Aduana de Alicante	30.172.727	3,58	31	557.328	1,84
10. Aduanas de Cartagena	29.253.986	3,47	37*	1.000.032	3,41
11. Aduanas de Málaga	63.085.137	7,50	20*	7.412	0,01
12. Aduanas del Puerto de Sta. María	48.531.966	5,77	79	2.752.336	5,67
13. Aduanas de Cádiz	150.676.573	17,91	130	5.455.533	3,62
14. Aduanas de Sevilla	107.849.269	12,82	121	445.763	0,41
Aduana de Madrid	2.235.272	0,26	55*	677.833	30,32
TOTALES	840.867.427		1.414	15.191.230	1,80

* Sin especificarse el total de los resguardos.

Fuente: AGS. *DGT*, Inv^o 24, 984, exptes. 1 y 2.

CUADRO 2
ESTIMACIÓN DE LO DEFRAUDADO (1785-1788)¹²

Años	Rentas Generales	Valores de lo defraudado	Porcentaje
1739	840.867.427	15.191.230	1,80
1785	6.853.740.054	562.301.925	8,20
1786	6.033.110.192	417.083.573	6,91
1787	5.352.355.384	252.737.495	4,72
1788	5.901.349.776	498.480.256	8,44

* Para los años 1785-1788, incluyo en valores de lo defraudado los derechos de indulto por habilitación de géneros más las cuartas partes de comisos. En los valores generales no se considera la renta de lanas.

A poco que se comparen las cifras presentadas en los cuadros antecedentes, se deduce una realidad a todas luces evidente, cual es la multiplicación entre 1739 y la década de los ochenta de los valores de lo defraudado. Si se toma como punto de referencia el dato de 1785, se aprecia que dichas cantidades han llegado a multiplicarse casi por cinco; salvando los años 1786-1787, que se corresponden con los de máximo hostigamiento a los de-

¹² AGS, *DGT*, Inv^o. 24, leg. 1.307: “Rentas Generales del Reyno y demás agregadas a su administración”.

fraudadores por parte de las autoridades militares en aplicación del Real Decreto de 29 de junio de 1784, al final de la década la tendencia de la serie supera los límites de mediados, prueba evidente de que ni siquiera la seriedad de la normativa conseguía poner freno a estas actividades.

Consideradas en conjunto las cantidades de 1739 correspondientes al valor de los fraudes en Andalucía, el porcentaje que se obtiene alcanza el 9,71 %, cantidad no excesivamente elevada en comparación con el 44 % a que ascienden las rentas de aduanas correspondientes a dicha demarcación. Establecida esa proporción, es previsible que únicamente Cataluña superara estos límites de fraude, pero no he localizado ninguna información que pudiera avalar semejante afirmación y me parece excesivo asignarle un fraude del 36,28 %, obtenido de restar al valor 100 los porcentajes correspondientes a las restantes demarcaciones. Más sorprendente resulta el 6,40 % de Valencia, si se tiene en cuenta que el total de lo recaudado por rentas generales significa el 4,11 %, lo que evidencia que nos encontramos ante una de las zonas de mayor actividad contrabandista del país, junto con todas las comarcas limítrofes con Portugal (8,12 %, si se contemplan en conjunto los puertos secos de Castilla y Portugal y se añaden las aduanas de Galicia). Todo ello puede dar una idea muy aproximada de lo extendido que se encontraba el fraude, si bien muy por debajo de los términos en que lo estará a partir de mediados de siglo, y cuyo desglose por partidos aduaneros no siempre es posible determinar.

3. EL SISTEMA DE VIGILANCIA ADUANERA DE ANDALUCÍA

El sistema aduanero español, ya ubicados todos sus puestos definitivamente en las costas y en las fronteras de Francia y Portugal, estaba compuesto en 1739 por 14 distritos o partidos, a los que habría de añadirse Madrid, en tanto que sede central de la administración y aduana al mismo tiempo. Eran éstos: Madrid, Puertos secos entre Castilla y Portugal, Aduanas del Reino de Galicia, Principado de Asturias, Vitoria y sus agregadas, Ágreda, Reino de Aragón, Principado de Cataluña, Valencia, Alicante, Cartagena, Málaga, Puerto de Santa María, Cádiz y Aduanas de almorjafazgos de Sevilla.

En Andalucía es posible diferenciar, ateniéndonos a la ubicación de los puestos, tres clases de aduanas. En primer lugar estaban las *aduanas marítimas* propiamente dichas, a través de las que se daba entrada o salida a los productos que llegaban a los puertos principales del litoral y se controlaban en alguna de ellas los tráficos ultramarinos. Un segundo grupo estaba constituido por las *aduanas interiores*, cuya misión era vigilar los movimientos de mercancías que se producían a través de las provincias de Sevilla, Cádiz y Huelva. El tercer grupo correspondería a las *aduanas o puertos secos* de

Andalucía con Portugal repartidos a lo largo de la Sierra de Aracena y agrupados en torno a la aduana principal de Ayamonte, que asumía la triple condición de aduana marítima, terrestre y puerto seco. Detengámonos ahora en la estructura que presentan las demarcaciones de Andalucía, comenzando por las de la zona oriental.

Al frente de las *Aduanas de Málaga* y de los 20 empleados que en sus dependencias desarrollaban sus trabajos, más otros tantos que no se especifican en la documentación, había un administrador general. Bajo sus órdenes se encontraban un superintendente, la contaduría (con un contador almorjafife, un contador duplicado y un contador de entradas), el vista, el tesorero, un alcaide, un marchamador, tres fieles (el de cargazón, el de menudencias y el de la Puerta Nueva), un escribano de rentas y un portero, más las rondas de a pie, a caballo y el barco de vigilancia aduanera. Aduanas particulares eran las de Adra, Almería, Almuñécar, Marbella, Motril y Vélez, cada una con un administrador.

El *Partido aduanero de Puerto de Santa María* tenía en esta localidad su aduana principal, y estaban subordinadas a ella las de Jerez de la Frontera y Sanlúcar de Barrameda. Entre encargados de la administración y del resguardo sumaban 79 operarios. Constaba la primera de un superintendente, dos asesores, un administrador, una contaduría con cuatro empleados, tres vistas, el alcaide, el escribano de la aduana, el fiscal, el alguacil, dos fieles de la playa y un portero. La vigilancia de su demarcación corría a cargo de una ronda a caballo (cabo, teniente, escribano y ocho ministros), y el barco del resguardo, con un cabo, un teniente, un patrón y cuatro marineros.

En la de Jerez de la Frontera figuraba un superintendente, un administrador, dos contadores, un vista que hacía las veces de alcaide, el tesorero, el escribano mayor, el estante en la aduana de Jaretas y el de la aduana del Portal, y un portero. La ronda a caballo la componían un guarda mayor, un teniente, un escribano y siete ministros. En Sanlúcar de Barrameda, el superintendente disponía de asesor, un administrador, dos contadores, el escribano de gobierno, el procurador y un fiel de la playa. En la ronda de a pie encargada de la vigilancia participaban un guarda mayor, un escribano y dos ministros, y el barco del resguardo contaba con una tripulación similar a la del que patrullaba en Puerto de Santa María.

Al frente de los 121 empleados en las *Aduanas de almorjafazgos de Sevilla* estaba un superintendente, bajo el que actuaba un administrador general y un asesor de ambos; junto a ellos, un tesorero, un secretario de gobierno, un contador de entradas, cinco vistas y un escribano mayor de rentas. En la contaduría figuraban un contador principal, un segundo contador y tres oficiales. Un fiscal, un abogado y un procurador se ocupaban de las causas por fraude. Había, además, un alguacil mayor, un alcaide del almacén de sedas y otro de la aduana con título real, un agente, un marchama-

dor, el tallador y abridor de sellos, el alcaide del almacén de tierra, tres porteros de aduana, uno de los Reales Alcázares y otro de la ciudad, más dos escribanos del río y un fiel del almacén de lo comestible. La vigilancia corría a cargo de dos rondas de a caballo y dos barcos:

- Ronda a caballo: guarda mayor, teniente, escribano y 6 guardas.
 - Ronda de “atravesada”: guarda mayor, teniente, escribano, 15 guardas y 3 llaveros.
 - Primer barco: cabo, teniente, patrón y 4 marineros.
 - Segundo barco: cabo, teniente, patrón y 4 marineros.
- Los denominados factores de registro se encontraban en Aracil, Carmoña, Mairena, Morón, Tocina y Utrera. El sistema se completaba con una red de aduanas particulares que detectaban cuantos tráficos se realizaran entre Sevilla y la costa de Huelva, cuya estructura se detalla a continuación:
- Aljdraque: administrador.
 - Ayamonte: administrador y dos guardas de aduana.
 - Cartaya: administrador y guarda de tierra.
 - Huelva: administrador, contador, dos ministros de a caballo y un ministro de a pie, resguardo de tierra (cabo, teniente y notario) y marítimo (cabo, patrón y cuatro marineros).
 - Gibraleón: administrador y guarda de tierra.
 - Lebrija: administrador y ronda de a caballo (guarda mayor, escribano y dos ministros).
 - Lepe: administrador y guarda de tierra.
 - Moguer y Palos: administrador y guarda de aduana.
 - San Juan del Puerto: administrador y guarda de tierra.
 - Sanlúcar de Guadiana: administrador y guarda de tierra.

Tal y como se presentan en 1739, las *Aduanas de la ciudad y del puerto de Cádiz* eran, junto con las de Sevilla y Cataluña, las que requerían mayor número de empleados. Al frente de ellas actuaba un administrador general de todas las rentas de aduanas de Cádiz y de las que eran sus aduanas particulares, la de Puerto Real y la de Rota, y los diferentes resguardos que vigilaban la costa y el interior. Le auxiliaban en las tareas administrativas un juez conservador, cuatro vistas, un asesor, un capitán de llaves de la plaza, más un tesorero con título real y el secretario del Gobernador de la plaza. En la contaduría oficiaban tres contadores y dos oficiales y los caudales se depositaban en la tesorería, integrada por un tesorero y un oficial.

Diez empleados se hacían cargo de las tareas administrativas: contador de entradas, alcaide de aduana, responsable del marchamo y sello, alguacil mayor, escribano, promotor fiscal, reveedor de hojas, procurador, portero de la administración y el portero de la aduana. Su sistema de vigilancia estaba compuesto por varias rondas, resguardos terrestres y marítimos, ubicados en los lugares estratégicos de paso de mercancías en la ciudad y sus intermediaciones, y en el puerto:

- Ronda del casco: visitador, teniente, ayudante y escribano de descaminos.
- Resguardo de la Puerta de Sevilla: alcaide, teniente y 7 ministros de a pie.
- Resguardo de la Puerta del mar: alcaide, teniente y 9 ministros de a pie.
- Resguardo de Puerta Tierra: alcaide, teniente y 4 ministros de a pie.
- Administrador del Puente Suazo.
- Cuatro ministros de a pie de Puente Suazo y Costa de las Fábricas.
- Ministro de a caballo y ministro de a pie del Retamal.
- Marineros del barco del puente y de la barca de Sancti Petri: dos en el barco, uno en la barca y tres ministros.
- Ronda y resguardo de Puerto Real: cabo, escribano, 2 ministros de a caballo y dos ministros de a pie.
- Resguardo del barco y falúas de Cádiz: cabo, teniente, patrón del barco, 3 ministros camaradas, 31 marineros y 10 soldados.
- Administrador del tránsito de Medina Sidonia.

En todos estos puestos se empleaban 130 personas. Como aduanas particulares se consideraban las de Puerto Real y Rota, con un administrador, un contador, vistas y ministros de a pie, cuyo número no se especifica.

Las *Aduanas de diezmos del partido de Ayamonte* y, por tanto, puertos secos de la frontera de Portugal, eran las de Alorno, Cabezasrubias, Santa Bárbara, Paimogo, Puebla de Guzmán y Granada. Estaban controladas por el administrador general de Ayamonte y por los seis administradores particulares de los restantes puestos.

Hacia 1740, según Muñoz Pérez, queda estructurada la división aduanera de España en torno a 24 Aduanas Generales, alrededor de las cuales se organizaban las restantes y de las que correspondían a Andalucía las de Cádiz, Málaga, Puerto de Santa María y Sevilla. Esta estructura, con ligeras oscilaciones, se mantuvo hasta la reforma de febrero de 1790.¹³ A partir de entonces, las más importantes aduanas marítimas seguirían siendo las de Cádiz, situándose sus valores próximos a la mitad del total de las rentas generales españolas, por la importancia del comercio indiano, si bien para este cometido se encontraban ya por entonces habilitadas las de Málaga y Sevilla; los restantes puertos monopolizaban el tráfico con los presidios africanos y de cabotaje, y eran las que se enumeran a continuación: Puerto de Santa María, Sanlúcar de Barrameda, Almuñécar, Vélez-Málaga, Almería, Motril, Algeciras, Estepona y Marbella.¹⁴ Quedaba sólo Jerez de la Frontera, que no reunía ninguna de las condiciones de las ante-

¹³ AHMH, *OO.GG.*, t. 33, cfr. Muñoz Pérez, pp. 785 y ss.

¹⁴ J. Muñoz Pérez, “Mapa aduanero del XVIII español”. *Revista de Estudios Geográficos*, 61 (1955), pp. 747-798.

riores, pero era clave en el tránsito de mercancías desde el interior hacia la costa gaditana.

4. LAS OSCURAS TRAMAS DEL CONTRABANDO. EL EJEMPLO DE ANDALUCÍA

El sistema de vigilancia descrito en el apartado anterior es el que, en términos generales y con muy pequeñas variaciones, se mantuvo en Andalucía durante el siglo XVIII. Lo que cambiaron sustancialmente, de la primera a la segunda mitad de la centuria, fueron las coordenadas en que se movía el contrabando, el sentido de dicha actividad y la percepción que de ella realizaban quienes se encargaban de perseguirla o ampararla. De este modo, la figura del contrabandista fue adquiriendo unos tintes de marginalidad que le alejaban del mero defraudador de rentas, condición ésta con la que se le había identificado hasta entonces y a cuya erradicación conducía la normativa vigente, obsoleta a medida que se perfeccionaban los mecanismos encargados de sortear la vigilancia aduanera.

Hacia la década de los años ochenta, la proliferación del contrabando y las características que presentaba su práctica llegaron a unos extremos difícilmente tolerables, en opinión de las autoridades de la hacienda y del propio monarca. Ejemplo del atrevimiento de ciertas actitudes lo constituye el testimonio que Pedro López de Lerena, Intendente de Andalucía, remite el 1 de mayo de 1783 a Miguel de Múzquiz. Se trata de la copia de la carta que había hecho llegar al Sargento Mayor del Regimiento de Dragones de Villaviciosa establecido en Utrera, Manuel Zerdas, un conocido contrabandista, Francisco Moreno Picaso, cabecilla de una de las muchas partidas que campaban a sus anchas por las tierras meridionales. No se consideran a sí mismos como ladrones: “no piense Vm. que somos ningunos ladrones, lo que semos es jente del tabaco”; liberan a un desertor del ejército y solicitan para él la licencia definitiva; tratan de sobornar al militar con la promesa de traerle algún presente de Portugal, le amenazan y esperan que acceda a lo que pide, “favor que esperamos recibir de Vm. y con esto nos perdonará nuestros enfados”. El Intendente la remite para Madrid, desde Sevilla, el 3 de mayo de 1783, acompañada de una reflexión: “Es a quanto puede llegar el desenfreno de estos malhechores, y no puede verse sin irritación tanta insolencia”.¹⁵

Que existía una alarma social y que las cosas no iban para las arcas hacendísticas todo lo bien que las autoridades deseaban es algo que se pone de manifiesto en las averiguaciones que durante el año 1783 llevan a cabo las autoridades cordobesas de los refugios de toda clase de malhechores

¹⁵ Remitida a López de Lerena por Manuel Zerdas el 11 de mayo de 1783, y de aquél a Múzquiz el 14 de mayo. AGS. *Guerra Moderna*, 4.244.

que proliferaban en Sierra Morena, para posteriormente proceder a su demolición:

a causa de que estas gentes ociosas y entregadas a el abandono, para cometer sus insultos se acojían y abrigaban en los bosques y malezas de esta Sierra Morena, en donde se hallaban en los sitios más emboscados diferentes torres, cuebas y atalayas de tiempo de moros, con unas estancias cómodas para muchos hombres y caballos, y tan difíciles de registrar por lo escabroso del terreno, que en esta confianza servían continuamente de proporcionado estalaje para estos malhechores, saliendo de ellas a sus correrías, insultos y latrocinios, los que ejecutados se regresaban para ocultar los efectos robados y celebrar sus juntas y particiones, sirviéndoles igualmente de depósito y almacén de tabacos con que defraudaban a la Real Hacienda.¹⁶

Incluye la relación de lugares con todas las cuevas y atalayas de Sierra Morena, con su ubicación y capacidad, llegando alguna a poder albergar hasta a 2.000 hombres.¹⁷ Se forma en octubre de 1783 ante el Consejo de Castilla un Expediente, a instancias del Corregidor de Córdoba, que recibe instrucciones para constituir una Junta, en unión de los Alcaldes mayores, con el encargo de elaborar una lista de los refugios mencionados que sirven de “abrigo a contrabandistas, ladrones y malhechores”, el término y jurisdicción donde se hallan, la distancia a la que se encuentran de los caminos, y las posibilidades existentes para tapiarlos o demolerlos.

Al año siguiente, en mayo de 1784, Juan Antonio Ortiz, comisionado para perseguir el contrabando en Andalucía y Gibraltar ante la creciente proliferación de esta actividad, realiza un exhaustivo informe sobre esta práctica y desvela muchas de sus claves. Consta de cuatro partes, las dos primeras dedicadas al contrabando de tabaco de humo y al de géneros por Gibraltar, la tercera enumera los daños que ocasiona y la cuarta sugiere algunos remedios para erradicarlo.¹⁸

Con respecto al contrabando de tabaco, tres pueblos del Reino de Córdoba constituyen el “receptáculo” o almacén principal de este género, a saber, Encinas Reales, Cuevas Altas y Cuevas Bajas, separada esta última de aquéllas por media legua; la primera situada en una llanura, la segunda sobre “una eminencia escabrosa”, y la tercera en un valle, a la orilla del Genil, que separa a las dos Cuevas de Encinas Reales y las comunica median-

¹⁶ AHN. *Consejos*, 929 (17): “El Corregidor de la ciudad de Córdoba, sobre que para exterminar los ladrones y malhechores que infestan las Andalucías será conveniente se demuelan las atalayas y cieguen las cuevas sitas en varios parajes de Sierra Morena donde se refugian continuamente”.

¹⁷ AHN. *Consejos*, 929 (17): “Lista en que constan las cuebas, torres y atalayas que hay en Sierra Morena, sacada del Expediente que sobre su demolición pende en el Consejo, a ynstancias del Corregidor de la ciudad de Córdoba”.

¹⁸ AGS. *GM*, 4.245: Informe de Juan Antonio Ortiz. Contrabando de Andalucía y Gibraltar. Lucena, 26 de mayo de 1784.

te una barca. De tal forma que “estos tres lugares hazen un perfecto triángulo, y con una hermandad para sus contrabandos, que están unidos en sus salidas y entradas”.

Calcula para Encinas Reales una población de 300 vecinos, “gente dispuesta, de poco trabajo, y dados enteramente al contrabando” en número de 40 a 50. Éstos se unen a otros 15 de Cuevas Bajas y otros 30 de Cuevas Altas, capitaneadas siempre estas cuadrillas por uno de los tres lugares; más adelante, se les suman 7 u 8 contrabandistas de Rute, otros tantos de Lucena, Cabra, Priego, Benamejí y Aguilar. Ahora bien, en estos seis lugares sólo son zurroneiros o mochileros, pero no hay cabeza que los dirija, “ni se atreberían sino ayudados de los de Cuevas y Enzinas Reales, que son los fuertes y capitanes”.

El lugar de Cuevas Altas, por su ubicación, proporciona refugio a toda clase de pícaros: “ay en él manchegos, catalanes, extremeños, y de todo género de provincia; han hecho varias insolencias de escopetear la tropa; y como es un parage que está extraviado, si la casualidad ha llevado allí algunas partidas de tropa, se han opuesto a que entren en su población, sacándoles fuera de ella la zebada, pan y demás cosas que necesitan”. Allí, “cada casa es un almacén de tabaco, y sus únicos muebles, sus encaros, pistolas, buenos cavallos capones con mucho adorno de velas xáquimas y aparejos de seda que traen de Portugal”. Sin embargo, “la gente más sobresaliente, de más número, mejores cavallos y armas, son los de Enzinas reales; de suerte que estas tres poblaciones son las que dan la ley y los amos de todos los que reparten el tabaco por todo el Reyno y los que dirigen a otras partes como Málaga, etc.”.

Fija a continuación algunas rutas, menos concurridas y de menor interés que las que convergen en estos tres enclaves mencionados: Lebrón, El Saucedo, Alcatocín, Osuna, Estepa y La Alameda a la Hoya de Málaga por Archidona, El Trabuco. En Barrancos cargan los corachillos y se vuelven a través del Reino de Sevilla, o bien por Palma, El Rubio, Torre de Payán y cortijo del Vicario; por Estepa pasan tomando el puente de don Gonzalo para ir a Encinas Reales, o por la barca de Jauja o puente de Benamejí. Otras veces, para entrar en el Reino de Córdoba, utilizan el vado del Rincón, antes del cual se separan los de Cuevas y desde allí despachan a sus mochileros a Lucena (aquí llevan la mayor parte de la mercancía), Priego, Aguilar, Rute y Cabra; y para tierras de Málaga lo envían a Antequera y Archidona. Nada más repartir el tabaco entre los mochileros, vuelven a buscar más, dejando a sus comisionados que hagan la venta y recogiendo el dinero del viaje anterior. Colaboran en la tarea las mujeres y los eclesiásticos, a decir del eficiente y sorprendido militar.

El contrabando de géneros a través de la costa de Gibraltar es considerado como el más insolente y perjudicial. No son cuadrillas fuertes las que en él participan ni están tan armadas como las anteriores, sino que lo pro-

mueven varios sujetos de Lucena y sus inmediaciones, eclesiásticos y personas de alguna calidad, que son quienes proveen de caudales a los contrabandistas del célebre triángulo. Tienen formadas compañías para reunir el dinero que entregan a varios “sujetos sagazes” situados en Málaga, Estepona y Algeciras. De estos lugares y de Gibraltar traen en abundancia muselinas, mahones, cotonias inglesas, piquet, terciopelo de algodón, medias, pañuelos de Zaraza y vueltas de muselina bordada; surtida la costa, lo envían tierra adentro, lo mismo que le consta lo hacen en otras partes.

Entre los principales daños que provocan estas prácticas, Ortiz incluye la extracción de plata, los tratos con “amigos sospechosos”, el atraso y disminución de las rentas reales. Cuevas Altas y las profundidades de su sierra “no es otra cosa que unos caos de contrabando y de ladroneras”. Se advierte pérdida en la casta de cavallos, “pues a más de comprar o hurtar los mejores para venderlos en Portugal, han dado en castrarlos para sus viages por el mayor silencio y quietud, de suerte que los mejores potros se enquentran con este defecto”.

Es en este contexto donde se enmarca la Real Instrucción de 29 de junio de 1784, motivada por la enorme preocupación personal de Carlos III por el nivel que estaban alcanzando estos excesos que pretende combatir. El objetivo primero y fundamental de la *Real Instrucción de 29 de junio de 1784 expedida para la persecución de malhechores y contrabandistas en todo el reyno* era la persecución y exterminio de todas “las cuadrillas de ladrones, contrabandistas y malhechores que se formaron durante la próxima pasada guerra con motivo de estar empleada la tropa en otros importantes objetos del servicio, a fin que con el escarmiento de esta gente se vean libres sus amados vasallos de toda violencia, y de ser molestados en los caminos y en sus casas y haciendas”. Como responsables máximos para su persecución se nombraba a los Capitanes Generales, con el cometido de “adquirir noticias exactas y seguras del número de bandidos y contrabandistas que haya en su provincia, parages en que se hallen refugiados, caminos y trochas por donde deban transitar, protectores, aviadores, espías y encubridores que tengan en los pueblos de su distrito, y lo demás que conduzca, para que la tropa pueda perseguirlos hasta lograr su total extinción, dando cuenta en caso necesario a la Superioridad de las personas que protejan tales delinquentes”.¹⁹

¹⁹ Archivo Municipal de Arroyo de la Luz, leg. 26, expte. 23: *Colección de todas las instrucciones generales y particulares, reales órdenes y declaraciones mandadas expedir y observar para la persecución y aprehensión de ladrones, contrabandistas, desertores, vagos y toda clase de malhechores en todo el reyno, comunicadas por la suprema junta de estado y ministerios de gracia y justicia, guerra y hacienda a los Capitanes generales, chancillerías, audiencias, intendentes, juntas principales provinciales de rentas reales, gobernadores, corregidores y justicias ordinarias.*

A partir de ahora, todos estos delincuentes quedaban sometidos a la jurisdicción militar, por lo que serían juzgados en Consejo de guerra y disponiéndose, conforme a los Reales Decretos de 2 y 30 de abril de 1783, la pena de muerte para aquellos que se resistieran con arma blanca o de fuego, y la de diez años de presidio para quienes, acompañándoles, no opusieran resistencia a la autoridad. En caso contrario, los reos y las mercancías aprehendidas pasarían a disposición de la Justicia ordinaria —ladrones y malhechores—, o al Juzgado de Rentas de la provincia, si se trataba de contrabandistas. Se encomendaba a las partidas de vigilancia la tarea de “recoger todos los vagos que encuentren en los caminos, lugares y despoblados, a cuyo efecto inmediatamente que lleguen a qualquiera pueblo, bien sea de tránsito o de asiento, preguntarán a la Justicia si hay alguna persona sospechosa o vagante en su distrito, y sin más diligencia que un testimonio dado por la citada Justicia que acredite conforme a la Ordenanza de vagos la calidad de tal, lo arrestará la partida, dando cuenta al Capitán General para su pronto destino al servicio de las armas, o a otro correspondiente, según su edad y talla”. Completaban las disposiciones diversos artículos de la Pragmática Sanción de 19 de septiembre de 1783, referidos a la colaboración prestada por los auxiliadores, encubridores y protectores y la sanción por tales actitudes.

Se pondría especial atención en los territorios de frontera donde, “a más del cuidado común a los demás de perseguir los facinerosos y contrabandistas, según va referido, lo tendrán continuo y muy particular en cubrir todos los caminos, veredas y territorios de su frontera con el tal reino extraño, a fin que no pase contrabando ni persona alguna sin ser reconocida, y arrestada en caso de que su porte y señas den alguna sospecha”. Concluye la normativa con diversas cuestiones de intendencia y con el establecimiento de las gratificaciones por las capturas que pudieran producirse.

El *Informe* redactado por Juan Antonio Ortiz el 17 de julio de 1784, medio mes después de promulgarse esta norma, adelanta las serias dificultades que iban a presentarse para hacerla efectiva.²⁰ Plantea en su escrito a López de Lerena una serie de dudas y le informa de algunos extremos de su cometido. En Lucena, de 40 a 50 personas se dedican al fraude: unos son eclesiásticos, otros caballeros y algunos gozan de fuero militar, y le adjunta la relación. Sabe quiénes son porque es voz pública, pero cuando se le pregunta, “en llegando a poner la Cruz, atropellando la Ley de Dios, todo lo niegan, y sólo declaran que no tienen más razón que oírlo a los demás vecinos”. Ahora bien, si se pretende encontrar el cuerpo del delito, “en una casa viben, en otra duermen, en otras tienen sus amistades o parentescos, y donde nadie puede pensar ni los ben entrar, porque en esto tienen su particular estudio, depositan sus tavacos y otros géneros de rentas generales”.

²⁰ AGS. GM, 4.245. *Informe de Juan Antonio Ortiz*. Lucena, 17 de julio de 1784.

Como argumentos que impiden la efectividad de la misión menciona los que a continuación se expresan: si les arresta, dirán que es violencia; si se reconocen las mejores casas de la ciudad, sin una prueba cierta y sin encontrar nada por tenerlo oculto, se incurre en difamación y levantan el grito hasta el cielo; pero, “tolerarlos por estos reparos o miedos es dejar el mismo fuego encendido, no remediar nada y darles alas para que sea mayor el desorden y la pleve diga que con ellos se egecuta el atropellamiento y el rigor, y que no se atreve la Justicia y poder del Rey con los hombres poderosos”. El único remedio que encuentra es una “Causa o Justificación secreta”. Se pregunta entonces quién la ha de hacer: escribanos y jueces, unos por miedo, otros por amistad, otros por tolerancia y cohecho, y otros por iniciados vicarán las causas y les declararán inocentes. Su propuesta es cortar la cabeza de la Hidra (Encinas Reales y las dos Cuevas), “y que no cortándola, nada hemos hecho”.

Concluye su informe relacionando, por noticias de los confidentes, los nombres y la vecindad de todos los defraudadores del área bajo su cargo, la más activa sin duda de Andalucía en estos menesteres: Lucena, Encinas Reales, Algarinejo, Benamejí, Cabra, Fuenteovejuna, Córdoba, Posadas, Miragenil, Puente de don Gonzalo, Alameda, La Jara, Écija y Cuevas Bajas.²¹ En ella figuran personas con título de don, mercaderes, escribanos, numerosos eclesiásticos, arrendadores de aduanas, peluqueros, zapateros, amas y criadas, gente de color, reincidentes tras ser indultados, desertores y ladrones. Termina su minuciosa información dando cuenta de los nombres de los jefes de las partidas de contrabandistas y con esta noticia: “Juan Cabello es manco de una mano, está en Málaga; come, bebe y duerme en casa del Marqués del Bao”.

REFLEXIONES FINALES

He avanzado en las páginas anteriores las impresiones iniciales de una investigación todavía en curso, pero que permite atisbar algunos resultados que ayudarán en el futuro a calibrar con mayor solvencia que hasta ahora el fraude fiscal proveniente de los tráficos de ilícito comercio. Sin embargo, de lo visto hasta ahora, y teniendo en cuenta la documentación que en la actualidad estoy trabajando y las hipótesis surgidas en el tratamiento de la información, se pueden adelantar esquemáticamente varias conclusiones sobre las que en lo sucesivo habrá que insistir.

²¹ AGS. GM, 4.245. *Informe de Juan Antonio Ortiz*. Lucena, 17 de julio de 1784: “Razón de las noticias que me han dado los confidentes de los defraudadores de la Real Renta del Tabaco, y Generales de estos Reynos, y he podido adquirir para conocimiento de la comisión que S. M. se ha servido poner a mi cargo”.

En primer lugar, y a la vista de lo que ya conocemos acerca del contrabando durante la Edad Moderna, parece obvio concluir que durante el siglo XVIII pasó de ser considerada una práctica fraudulenta contra el erario de su católica majestad, a convertirse en oficio lucrativo que empleaba a miles de súbditos cuya conciencia no establecía sus límites en función sólo de la necesidad —como sucedía en terrenos de frontera, poco desarrollados económicamente y de los que en otra ocasión ya me he ocupado—, sino de los márgenes de beneficio rápido que se obtenían a partir de unos riesgos calculados y llevaderos hasta 1784. Esto significaría que habría de asumirse el hecho de que la práctica del contrabando no se atiene a un solo modelo, sino que por el contrario, es posible distinguir diferentes modelos de contrabandistas en atención a su condición social, el espacio en que se mueven y los géneros con los que trafican. No es la misma, en consecuencia, la motivación que lleva a un vecino de la Raya portuguesa a completar sus niveles de subsistencia con el mercadeo a pequeña escala que le permiten los zurriones y mochilas que echan sobre sus hombros, que la de los comerciantes andaluces que a través de Gibraltar encuentran un camino abierto para acceder a los textiles del mercado inglés y al tabaco de las colonias americanas que después despachan en sus bien abastecidos locales.

Los primeros actúan de forma intuitiva en la mayor parte de los casos y son presas fáciles para las partidas de los resguardos encargados de perseguirlos; los segundos, en cambio, mantienen operativas unas infraestructuras cuya complejidad comenzamos a vislumbrar mediante los testimonios de los confidentes y las espías de los militares. Esto hace que, en términos sociológicos, el destino de aquéllos guarde directa relación con el de la mayoría de sus paisanos y de los grupos inferiores de la sociedad, mientras que el de estos últimos, dados los intereses que se dirimen, termine por aproximarse a unos niveles previsibles de marginalidad ante el volumen y las dimensiones que adquirieron determinados alijos.

Derivada de la premisa anterior es aquella que contempla la inutilidad de los esfuerzos y los medios desplegados para erradicar esta vertiente del fraude fiscal. Por muy contundentes que fueran, todas las medidas desplegadas por la administración borbónica se estrellarán siempre contra el muro que levantan los rápidos y sustanciosos beneficios que aseguran estas prácticas. Si a ello se añade una legislación en materia de comercio proclive a gravar las importaciones de determinados productos, cuando no la prohibición total de los mismos, no será difícil deducir que el mercado, para satisfacer la demanda que de ellos se producía, buscara sus propias rutas alternativas y encontrara en el contrabando un recurso ágil y competitivo para solventar esas carencias. Por la misma razón se explicaría la participación en él —general en todo el territorio de la monarquía por lo que me consta— de toda clase de mercaderes y comerciantes, cuyos establecimientos daban salida a productos que entraban de manera ilegal, pero que por otro medio les era imposible obtenerlos.

Por último, creo no estar muy alejado de lo ocurrido al afirmar que el contrabandista-tipo que durante la segunda mitad del siglo XVIII comienza a perfilarse adelanta actitudes que después serán propias del que encontremos en una literatura romántica proclive a convertirlo en mito, pero ahora sólo visto en sus condicionamientos hacendísticos. Goza de la admiración de sus vecinos y de la colaboración desinteresada de casi todos ellos, que mezcla con el miedo a sus actuaciones y amenazas, pero todavía no ha sido elevado al pedestal que los escritores del romanticismo levantaron para un personaje que había hecho de la marginalidad su forma de vida y desafiado las leyes y normas impuestas por la sociedad que lo acogía. Esto comenzó a ser así cuando algunos tomaron abiertamente partido frente a los ejércitos napoleónicos y pasaron en la imagen que de ellos se hacía el pueblo de defraudadores de rentas a guerrilleros que compatibilizaban sus tratos con la defensa de la nación y de los ideales emanados de Cádiz. Acabarían sus vidas convertidos en leyenda, pese a la ingratitud de que fueron objeto y la persecución feroz a que se vieron sometidos por parte de Fernando VII.

APÉNDICE

VALORES REALES DE LOS DERECHOS DE RENTAS GENERALES (1739)

<i>Aduanas</i>	<i>Rentas generales</i>	<i>Maravedies</i>
1. Puertos secos de	—Derechos de contrabando	78.871
Portugal	—Derechos de contrabando	90.810
<i>Partido de Ayamonte</i>	—Derechos de contrabando	118.721
<i>Partido de Alcántara</i>	—Derechos de contrabando	233.019
<i>Partido de Badajoz</i>		
<i>Partido de Zamora</i>		
<i>Partido de Ciudad Rodrigo</i>	Rentas de los Puertos entre Castilla y Portugal	12.263.453
2. Aduanas del Reino de Galicia	—Renta del impuesto moderno en el cacao procedente de indulto	—
<i>Puertos secos del Partido de Tuy</i>	—Derechos de indulto de géneros y mercaderías de ilícito comercio	—
	—Derechos de contrabando	245.816
	Rentas de las aduanas de Galicia	6.346.791

APÉNDICE (continuación)

<i>Aduanas</i>	<i>Rentas generales</i>	<i>Maravedies</i>
3. Aduanas del Principado de Asturias	–Renta del impuesto moderno en el cacao procedente de indulto	4.539
	–Derechos de indulto de géneros y mercaderías de ilícito comercio	–
	–Derechos de contrabando	9.804
	Rentas de las aduanas del P. de Asturias	9.319.853
4. Aduanas de Vitoria y agregadas Vitoria	–Derechos de indulto de géneros y mercaderías de ilícito comercio	32.394
	–Derechos de contrabando	476.371
	–Renta del impuesto moderno en el cacao procedente de indulto	7.650
	Rentas de las aduanas de Vitoria	107.974.031
<i>Santander-Cuatro villas</i>	–Renta del impuesto moderno en el cacao procedente de indulto	–
	–Derechos de indulto de géneros y mercaderías de ilícito comercio	–
	–Derechos de contrabando	–
	Rentas de las aduanas de Santander-Cuatro villas	972.340
	Rentas de las aduanas de Vitoria y agregadas	108.946.371
5. Aduanas de Ágreda	–Renta del impuesto moderno en el cacao procedente de indulto	17.926
	–Derechos de indulto de géneros y mercaderías de ilícito comercio	1.034
	–Derechos de contrabando	291.050
	Rentas de las aduanas de Ágreda	20.775.844
6. Aduanas del Reino de Aragón	–Cuartas partes de contrabando	74.404
	–Derechos y terceras partes de fraudes	395.371
	Rentas de las aduanas del Reino de Aragón	25.917.368^{1/2}
7. Aduanas del Principado de Cataluña y Partido de Tortosa	–Por tercias partes de fraudes	–
	Rentas de las aduanas del Principado de Cataluña	190.872.936
8. Aduanas de Valencia	–Renta del impuesto moderno en el cacao procedente de indulto	2.516
	–Derechos de indulto de géneros y mercaderías de ilícito comercio	2.185.935
	–Derechos de contrabando	28.762
	Rentas de las aduanas de Valencia	34.619.881^{1/4}

APÉNDICE (continuación)

<i>Aduanas</i>	<i>Rentas generales</i>	<i>Maravedies</i>
9. Aduana de Alicante	–Renta del impuesto moderno en el cacao procedente de indulto	–
	–Derechos de indulto de géneros y mercaderías de ilícito comercio	525.115
	–Derechos de contrabando	4.418
	–Renta de regalía sobre el aguardiente y demás licores	27.795
	Rentas de la aduana de Alicante	30.172.727
10. Aduanas de Cartagena	–Renta del impuesto moderno en el cacao procedente de indulto	–
	–Derechos de indulto de géneros y mercaderías de ilícito comercio	968.183
	–Derechos de contrabando	31.84
	Rentas de las aduanas de Cartagena	29.253.986
11. Aduanas de Málaga	–Renta del impuesto moderno en el cacao procedente de indulto	–
	–Derechos de indulto de géneros y mercaderías de ilícito comercio	7.412
	–Derechos de contrabando	–
	Rentas de las aduanas de Málaga	63.085.137
12. Aduanas del Puerto de Santa María	–Renta del impuesto moderno en el cacao procedente de indulto	–
	–Derechos de indulto de géneros y mercaderías de ilícito comercio	2.752.336
	–Derechos de contrabando	–
	Rentas de las aduanas del Puerto de Santa María	48.531.966
13. Aduanas de Cádiz	–Renta del impuesto moderno en el cacao procedente de indulto	527.000
	–Derechos de indulto de géneros y mercaderías de ilícito comercio	4.928.533
	–Derechos de contrabando	–
	Rentas de las aduanas de Cádiz	150.676.573
14. Aduanas de almorjifazgos de Sevilla	–Derechos de indulto de géneros y mercaderías de ilícito comercio	342.958
	–Derechos de contrabando	102.805
	–Renta del impuesto moderno en el cacao procedente de indulto	–
	Rentas de las aduanas de almorjifazgos de Sevilla	107.849.269
Aduana de Madrid	–Derechos de contrabando (*)	677.833
	Rentas de la aduana de Madrid	2.235.272
	Total	840.867.427^{3/4}

(*) Incluye "denunciaciones de lo interior del Reyno".

Fuente: AGS. DGT, Inv.º. 24, 984, exptes. 1 y 2.