

## UN SISTEMA PORTUARIO PARA LA REAL ARMADA. LAS CAPITANÍAS DE PUERTO EN LA MONARQUÍA HISPÁNICA DEL SIGLO XVIII

*A Port System for the Royal Navy. The Office of the Harbour-  
Master in the Hispanic Monarchy During the Eighteenth  
Century*

Marta GARCÍA GARRALÓN 

Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED)  
mgarraalon@geo.uned.es

Recibido: 26/09/2025  
Aceptado: 18/11/2025

**RESUMEN:** ¿Cuál fue la relación entre las capitanías de puerto y las políticas de control marítimo portuario del siglo XVIII? ¿En qué medida las reformas impulsadas por la Secretaría de Marina lograron transformar la práctica portuaria? ¿Por qué la experiencia de puertos concretos como Cádiz o La Habana resultó determinante para la posterior estructuración de un sistema portuario global?

Este artículo examina la evolución de la administración y la regulación portuaria en la monarquía hispánica del siglo XVIII, a través de la progresiva centralización de competencias en torno a la secretaría de Marina y la institucionalización de las capitanías de puerto. La gestión de los puertos, concebidos como nodos estratégicos y comerciales, pasó de una fragmentación jurisdiccional hacia un modelo jerarquizado y normativo, culminando en la promulgación de las Ordenanzas Generales de la Armada de 1793. El trabajo resalta el papel del capitán de puerto como agente clave para la coordinación de intereses locales, fiscales, defensivos y administrativos.

El carácter innovador de estas reformas permitió asentar las bases de un sistema portuario moderno.

*Palabras clave:* capitán de puerto; puerto; Real Armada española; gestión portuaria; jurisdicción portuaria.

ABSTRACT: What was the relationship between the Harbourmaster's Office and eighteenth-century maritime control policies in the ports? To what extent did the reforms promoted by the *Secretaría de Marina* succeed in transforming port practices? Why was the experience of key ports such as Cádiz or Havana decisive for the later structuring of a global port system?

This article examines the development of port administration and regulation in the Hispanic Monarchy during the eighteenth century, focusing on the gradual centralisation of responsibilities around the *Secretaría de Marina* and the institutionalisation of the Harbourmaster's Office. The management of ports—conceived as strategic and commercial nodes—evolved from a jurisdictionally fragmented landscape to a more hierarchical and normative model, culminating in the promulgation of the *Ordenanzas Generales de la Armada* of 1793. The study highlights the role of the harbourmaster as a key agent in coordinating local, fiscal, defensive, and administrative interests. The innovative character of these reforms laid the foundations for a modern port system.

*Keywords:* Harbourmaster; port; Spanish Royal Navy; port management; port jurisdiction.

## 1. INTRODUCCIÓN

La transformación de las políticas de gestión y gobierno del sistema portuario hispano en el siglo XVIII se orientó hacia un centralismo institucional bajo el gobierno de la secretaría de Marina, aunque dicho objetivo coexistió con la persistencia de múltiples jurisdicciones locales. La administración de los puertos fue uno de los engranajes fundamentales en el ejercicio de un poder territorializado en varios continentes, donde el control sobre la navegación y las rutas marítimas demandaba una atención prioritaria. Los puertos, entendidos como puntos neurálgicos de enlace, funcionaban como piezas esenciales, tanto para gobernar territorios distantes como para resguardar y sostener la actividad comercial (Martín Corrales,

1996; Polónia, 2010 y 2017; Saupin, 2016; Michon, 2016; von Grafenstein, 2000 y 2006; Antunes, 2007 y 2017; Antunes & Sicking, 2007).

La transformación de las políticas de gestión portuaria es solo una parte de un fenómeno de mayor envergadura, protagonizado por la secretaría de Marina y caracterizado por la absorción y control de facultades vinculadas a los puertos y a la navegación. Al respecto, un excelente ejemplo de ese poder omnímodo de la Real Armada sobre todo lo que sucedía sobre el agua lo ejemplificó la institucionalización y afianzamiento de las capitanías de puerto. La gestión portuaria estaba caracterizada por una concurrencia de diferentes empleos y jurisdicciones (capitanes de puerto, pilotos, alcaldes de mar, prácticos, castellanos, guardianes de puerto...), reveladora de una fragmentación en el manejo de los asuntos marítimos y de una ausencia de uniformidad regulatoria.

En consonancia con las dinámicas de la Corona de asegurar e incrementar su poder en el mar (Guimerá Ravina, 1996), la Real Armada promovió un proceso de centralización y uniformización competencial sobre las funciones vinculadas al gobierno de los puertos. De un lado, los oficiales del cuerpo del Ministerio (intendentes, comisarios de marina y subdelegados) aglutinaron facultades de gestión y, por otro, las capitanías de puerto se convirtieron en un eje fundamental para tareas de policía y gobierno portuario. La larga duración de este proceso, no obstante, mostró dificultades y, como comprobaremos, exigió notables esfuerzos para articular una normativa cuyos resultados más notables cristalizaron a finales de siglo (Serna Vallejo, 2023).

El progresivo incremento de las atribuciones de los capitanes de puerto conllevó un vaciamiento paralelo de atribuciones en otros agentes de poder, que hasta ese momento venían ejerciendo funciones portuarias, por ejemplo, de ayuntamientos, gobernadores, castellanos de las fortificaciones, alcaldes de mar o bien de empleos pertenecientes a la Secretaría de Indias, todo lo cual dio lugar a conflictos de jurisdicción.

El proceso evolutivo de la normativización portuaria se articuló en torno a cuatro ejes temporales: en las primeras décadas, la construcción y ciertas labores de mantenimiento de los puertos quedaron en manos de los ingenieros. Posteriormente, nació una legislación portuaria bajo el control de los intendentes y el cuerpo ministerial de la Real Armada. En una tercera etapa, entre 1737 y 1742, tuvo lugar el frustrado ensayo del Almirantazgo, desde el cual se hicieron políticas de uniformización arancelaria respecto de determinadas cantidades que se pagaban en los puertos. Finalmente, en una cuarta etapa, ya en la segunda mitad del siglo XVIII, la secretaría de Marina impulsó un importante desarrollo en torno a los puertos mediante la creación de una legislación sobre capitanías de puerto.

La extraordinaria diversidad de puertos peninsulares y americanos, de un lado, y la riqueza de la cultura marítima atesorada en los tres frentes marítimos peninsulares y en los nuevos territorios de Indias, de otro, llevó a las autoridades de la Real Armada a abordar los trabajos de reforma de dos maneras: por un lado y de forma prioritaria, se trabajó sobre la armonización en la gestión y gobierno portuario desde una óptica generalista y uniformizadora y, por otro, las especificidades locales de cada puerto quedaron sometidas a regulaciones mediante *instrucciones* específicas dirigidas a cada puerto.

La configuración normativa de las capitanías de puerto se gestó originalmente pensando en las costas peninsulares, para luego expandirse a los territorios de la América hispana. El proceso culminó con la promulgación de la vasta legislación contenida en las Ordenanzas Generales de la Real Armada de 1793, que consagró la función y el alcance de los puertos y sus capitanías. Las ordenanzas de Intendentes de 1803 cerraron esta etapa de intensas reformas de los espacios portuarios en el entramado marítimo de la Monarquía hispana durante la Edad Moderna.

## 2. ALGUNOS ANTECEDENTES DE REGLAMENTACIONES PORTUARIAS

El sostenimiento de los puertos requería disponer de recursos financieros suficientes, pero también de mecanismos de gestión capaces de coordinar de manera eficaz las labores de conservación, reparación y mejora de las infraestructuras marítimas. Esta necesidad de armonización resultaba más operativa cuando un buen número de aquellas competencias eran ejercidas por una sola institución, en lugar de esparcirse entre diversas autoridades. Desde esta perspectiva, analizaremos algunos precedentes normativos portuarios anteriores al siglo XVIII, cuyas funciones solían estar encomendadas a órganos consulares, autoridades locales o a corporaciones gremiales (Martínez Gijón, 1969; Serna Vallejo, 2003 y 2018). Nos detendremos en instituciones especializadas en la navegación y el comercio, jurisdicciones que, por su propia naturaleza, estaban llamadas a velar por el buen estado de los puertos.

En la Carrera de Indias de los siglos XVI y XVII, las funciones de mantenimiento y conservación de la navegación portuaria eran ejercidas por el aparato administrativo de la Casa de la Contratación, que disfrutaba de amplias funciones sobre el comercio transatlántico. Desde la Casa se gestionaba la admisión y despacho de naves, la inspección y visita de las flotas, y la fiscalización del tráfico de bienes y personas. Los puertos sometidos a la jurisdicción de la Casa se ubicaban en Sevilla/Cádiz, las islas Canarias y también en los enclaves americanos ligados a las escalas y destinos finales de las rutas flotistas. Además, existían juzgados

subordinados en la Península y Canarias, además de empleados de la Corona en los puertos de Indias, todos ellos con competencias sobre el registro de cargas de buques, la inspección de navíos y la vigilancia contra el comercio ilegal<sup>1</sup>.

En lo que se refiere a la seguridad de la navegación y a las infraestructuras marítimas, existían normas que prohibían el vertido de lastre en las bocas o entradas de los puertos, y otras que limitaban el fondeo de naves a lugares que no estorbasen la actividad de las fortalezas<sup>2</sup>. La normativa también hacía hincapié en la utilización de pertrechos abandonados. Siendo como eran bienes escasos los materiales que servían para el pertrechamiento naval, con costes que se disparaban en los puertos indianos, la normativa obligaba a recoger y emplear cualquier resto útil para las necesidades del puerto: cables, anclas, vergas, palos y todo tipo de maderas abandonadas por los navíos debían ser recogidos por los castellanos, alcaldes y gobernadores de fortalezas, los cuales tenían derecho a venderlos, para destinar lo obtenido a la reparación y mejora de las instalaciones<sup>3</sup>.

La vigilancia del orden y la disciplina recaía en determinados individuos que operaban en los puertos, encargados de evitar que las naves maniobraran o fondearan bloqueando los accesos, o que pusieran en peligro la operatividad y defensa del recinto marítimo. Sus atribuciones llevaban aneja la facultad de aplicar sanciones o de utilizar la fuerza para garantizar la observancia de la normativa.

En la costa norte peninsular, otra importante institución de raíces medievales destacó por su especial interés en el cuidado de la navegación y de las infraestructuras portuarias. Tomamos como referente las Ordenanzas de la Casa de Contratación de Bilbao de 1690, que se preocuparon por regular estas cuestiones en el puerto de la villa de Bilbao y en ubicaciones adicionales vinculadas a su jurisdicción. La ría y el canal de Bilbao, la barra de Portugalete y, además, los puertos de Santurce, Ciérvana y Algorta quedaban vinculados a prácticas marítimas relacionadas con el control de pilotos, trabajos de limpieza y operaciones para la seguridad de la navegación (González Arce, 2021 y 2025). La responsabilidad sobre el buen estado de la ría, el canal y la barra de Portugalete recaía en el Tribunal y en la Casa de Contratación del Consulado. El Consulado se ocupaba de ordenar anualmente las

1. Veitia Linage, Joseph de, *Norte de la Contratacion de las Indias Occidentales. Al Exmo S.or Conde de Peñaranda Gentilhombre de la Camara de Su Mag.d de su consejo de estado de la junta del gouierno uniuersal de estos Reynos y Presidente del Real y supremo Consejo de Indias por Don Joseph de Veitia linage cauallero de la orden de Santiago s.or de la Casa de Veitia del cons.o de Su Mag.d su Tesorero Juez oficial de la Real audiencia de la contratacion de las Yndias de la ciudad de Sevilla* (Sevilla: Juan Francisco de Blas, Impresor mayor de dicha ciudad, 1672). Madrid, 1753, Imprenta de Francisco Xavier Garcia. Libro II, Capítulo XXII.

2. *Ibid.*, n.º 5.

3. *Ibid.*, n.º 9.

obras y reparaciones necesarias para asegurar la entrada y salida de los navíos sin riesgos ni demoras. Dichas intervenciones, financiadas y organizadas por la propia institución, tenían como fin prevenir los perjuicios que ocasionaban las constantes lluvias y las riadas a los intereses consulares<sup>4</sup>.

El Consulado planificaba las labores de limpieza y acopio de los materiales necesarios para los trabajos de mantenimiento, que solían ejecutarse en la estación más propicia. El Prior y los Cónsules efectuaban visitas regulares de inspección a la ría, la barra, los muelles y los puertos, examinando el estado de las infraestructuras y ordenando las intervenciones necesarias para su mantenimiento. Del mismo modo, se regulaba el control sobre los prácticos adscritos a las labores portuarias. El Consulado podía nombrar, examinar y dar titulaciones a los pilotos de la ría y barra de Portugalete, bajo el propósito de garantizar que solo personas debidamente capacitadas pudieran prestar servicios de pilotaje. De esta manera, la institución bilbaína mantenía unos niveles mínimos de seguridad de la navegación en los accesos al puerto y en el tránsito portuario. En caso de daños o naufragios que afectasen a la seguridad de la navegación, se exigía la intervención inmediata de las autoridades consulares, obligadas a proceder con la máxima diligencia para proteger las mercancías, o recuperar pertrechos perdidos (Guiard y Larrauri, 1905 y 1913).

Las disposiciones de la Casa de la Contratación y del Consulado de Bilbao ponen de relieve que los puertos eran espacios que requerían atención constante y un esfuerzo sostenido en su conservación. Las políticas portuarias requerían no solo recursos económicos, sino también capacidad organizativa y criterios operativos basados en la seguridad del comercio y de la navegación.

### 3. LOS ESPACIOS PORTUARIOS Y LOS INGENIEROS

En las primeras décadas del siglo XVIII, los espacios portuarios recibieron una novedosa orientación bajo la *Real Ordenanza e Instrucción* de 4 de julio de 1718 para ingenieros<sup>5</sup>. Las disposiciones nacieron del gobierno de la secretaría del

4. *Ordenanza de la casa de la contratación y consulado de Bilbao*, de 7 de agosto de 1674, confirmada por Su Majestad en 28 de junio de 1675, en *Ordenanzas de la casa de la contratación de la muy noble y leal villa de Bilbao*. Año 1691, fols. I y II.

5. *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 o cartas geográficas de Provincias, con observaciones y notas sobre los ríos 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 formación de planos y relaciones de plazas, puertos de mar, bahías y costas, y de los reparos y nuevas obras que necesitaren, con el tanteo de su corte: En la segunda se expresan los reconocimientos, tanteos y formalidades con que se han de proponer, determinar y*

Despacho de Guerra y Marina, cuyo titular, Miguel Fernández Durán, practicó una política de centralización de la administración militar y naval (Solbes Ferri, 2014).

Uno de los objetivos principales de la Corona apuntó a recabar información actualizada del estado de los puertos de mar, bahías, ríos y espacios limítrofes. Este tipo de información, plasmada en trabajos cartográficos, por ejemplo, resultaba extremadamente sensible para el poder y reforzaba el control sobre los ámbitos marítimos de carácter estratégico.

El espíritu de la norma de 1718 estaba también marcado por la construcción, el levantamiento de obras, la reparación o la edificación de estructuras, todo ello bajo cánones de exigencia profesionalizada para los ingenieros, que habrían de evitar errores de improvisación o de ausencia de una dirección técnica adecuada. El control y supervisión de estos técnicos propiciaba la reducción de gastos inútiles y el aprovechamiento de los recursos. Observamos, ya desde los primeros años del siglo, cómo el objetivo apunta a centralizar, profesionalizar y racionalizar la gestión de los puertos y canales. La conceptualización de estos espacios como pilares para el desarrollo comercial, agrícola e industrial del reino les situaban bajo la protección del interés público. A ello hay que añadir que, por razones obvias, la navegación también recibió un impulso paralelo bajo criterios de desarrollo y aumento de la seguridad en las actividades marítimas portuarias<sup>6</sup>.

Los ingenieros recibieron instrucciones precisas para la elaboración de mapas y cartas geográficas, en los que debían representar y destacar los ríos navegables y los posibles canales. Sus trabajos contribuían al ideal utilitarista de facilitar el transporte y proporcionar información relevante para la navegación marítima<sup>7</sup>. Por otro lado, la atención a los puertos de mar se apoyaba en razones militares y defensivas, así como en la necesidad de abrir canales de una información que debía ser constantemente actualizada. Los ingenieros se encargarían de reconocer estos espacios marítimos, levantar planos detallados de sus muelles, castillos, fuertes, atalayas, torres, mareas altas y bajas, bancos de arena, escollos o peñas, y de comprobar sus necesidades de reparación y conservación.

Más allá de la construcción de infraestructuras, parecía razonable que los ingenieros, como técnicos, se ocupasen de sondear la profundidad de las aguas en los puertos y de informar sobre los vientos y las condiciones de acceso para las

---

*ejecutar las obras nuevas y los reparos que fueren precisos en las fortificaciones, almacenes, cuarteles, muelles y otras fábricas reales y sobre conservación de las plazas y puertos de mar. Colección general de las Ordenanzas militares, sus innovaciones y aditamentos, dispuesta en diez tomos con separación de clases, por don Joseph Antonio Portugués... Madrid, 1765. Tomo VI, pp. 753-792.*

6. Así se expresa en la exposición de motivos de la Ordenanza de 1718, pp. 755-756.

7. Por ejemplo, en el apartado 18 se hacen indicaciones sobre cómo se han de representar los ríos y orientar los planos, p. 753.

embarcaciones. También debían registrar el tipo y número de barcos presentes, el contingente de marineros locales y los movimientos comerciales de buques nacionales y extranjeros. Se añadieron también a sus funciones tareas relacionadas con la señalización y la eliminación de obstáculos en los accesos marítimos y fluviales. Se les ordenaba colaborar con pilotos y oficiales del puerto, para poner balizas y marcas permanentes en los lugares de peligro para la navegación. Las labores preventivas de repetir periódicamente los sondeos portuarios y exámenes de los fondos marinos y la renovación del balizaje tras los temporales tenía su importancia, de cara a evitar gastos extraordinarios con cargo a las siempre exiguas cajas públicas. Los ingenieros también recibieron facultades para administrar arbitrios y fondos municipales para la conservación y planificación de actividades sobre los puertos. Finalmente, los ingenieros concentraron competencias de información sobre la calidad de las maderas para la construcción naval, que pudieran ser obtenidas de bosques situados en las proximidades de sus áreas de acción<sup>8</sup>.

En resumen, los ingenieros fueron los primeros servidores reales en los inicios del siglo XVIII en recibir atribuciones sobre puertos, ríos, bahías y costas. Su intervención respondía tanto a su saber científico y técnico como a la confianza regia depositada en sus personas. Al quedar sujetos a la supervisión directa de la Corona en el ejercicio de sus cargos, se aseguraba un control efectivo sobre estos espacios estratégicos<sup>9</sup>.

#### 4. LA REAL ARMADA Y SUS PRIMERAS REGULACIONES PORTUARIAS

En estrecha continuidad con las disposiciones del Almirantazgo, la Real Armada asumió progresivamente la dirección efectiva sobre los espacios marítimos y portuarios. La temprana intervención de los ingenieros y la regulación técnica de 1718 sirvieron de base para un modelo administrativo más amplio, en el que la gestión y fiscalización de los recursos navales pasaron a depender de estructuras jerarquizadas y centralizadas. Este proceso anunció la consolidación de una nueva cultura institucional en torno a los puertos, donde la acción técnica del cuerpo de ingenieros se integró en la maquinaria organizativa de la Armada, y marcó un tránsito desde la supervisión técnica inicial hacia una administración más completa y reglamentada de los arsenales y fondeaderos al servicio de la Monarquía.

8. *Ibid.*, apartados 20-22, pp. 764-765.

9. Tenemos noticia de cómo esta normativa de 1718 llegó a la capitanía del puerto de Vigo, y se conservó en el «Expediente sobre órdenes al capitán de puerto de Vigo por la superioridad para su exacta observancia». Archivo General de Simancas (en adelante, AGS). Secretaría de Marina. Capitanías de puerto, leg. 73. 28 de abril de 1769.

La Real Armada comenzó a intervenir en los espacios portuarios en la segunda década del siglo XVIII. Bajo la autoridad de la secretaría de Marina, intendentes, contadores, tesoreros y comisarios acumularon labores de administración, financieras y logísticas, y se responsabilizaron del aprovisionamiento naval, de los víveres y de la supervisión de pagos y contratos. Vigilaban la custodia de almacenes y gestionaban recursos para la defensa portuaria.

Desde las Ordenanzas de 1736<sup>10</sup>, el intendente pasó a ser la máxima autoridad en los principales puertos, como encargado de la gestión y control de los materiales y pertrechos, pero también de las obras portuarias.

Las atribuciones del intendente abarcaban importantes parcelas de actuación: la economía, la reparación de arsenales, el control del estado de los navíos, y la administración de avituallamientos. También era el responsable de ciertos aspectos defensivos de la red portuaria (control sobre materiales, obras de reparación y estado de los navíos), auxiliado por ministros, comisarios y oficiales.

El Intendente debía colaborar con gobernadores y autoridades civiles en la recepción de navíos, la reposición de víveres y la gestión de urgencias. Entre sus tareas estaba la aprobación de gastos y recursos de la Hacienda Real. Los cuerpos de comisarios, contadores y escribanos trabajaban bajo sus órdenes directas, y la vida portuaria quedaba vertebrada por las directrices del intendente, quien rendía cuentas ante la secretaría de Marina.

La reforma institucional de la Armada instauró un sistema jerarquizado y centralizado, en el que el intendente coordinaba las necesidades navales y económicas. Su responsabilidad incluía la supervisión de obras, el control del desperdicio de materiales, la aprobación de contratos, la vigilancia de tripulaciones y la gestión de la matrícula y distribución de víveres.

Mientras el diseño y la calidad técnica permanecieron a cargo de los ingenieros, la administración de recursos y contrataciones pasó a depender de los intendentes. El modelo regulatorio consolidó una gestión técnica y centralizada, encaminada a potenciar la capacidad defensiva, naval y comercial de la Monarquía.

## 5. ALMIRANTAZGO Y GESTIÓN PORTUARIA

El Almirantazgo fue restablecido en 1737 bajo Felipe V, con el infante don Felipe como Almirante General de España e Indias, encargado de la supremacía sobre las fuerzas marítimas y la representación naval real. El marqués de la Ensenada y los

10. *Ordenanzas e instrucciones generales formadas de Real Orden, de lo que se debe observar por los Intendentes y demás Ministros de Marina y dependientes del Ministerio de ella, según lo respectivé al empleo y encargo de cada uno, para la mejor administración de la Real Hacienda y cuenta y razón de ella.* Cádiz, 1736.

tenientes generales de la Armada, reunidos en la Junta del Almirantazgo, impulsaron la organización naval y la administración portuaria<sup>11</sup>. En sus debates se analizaron los derechos y facultades del Almirante General, entre los que destacó la gestión y recaudación de tributos en los principales puertos como Cádiz y Cartagena, considerados centros clave para controlar el tráfico marítimo y los ingresos portuarios.

La Junta del Almirantazgo estudió la regulación y recaudación de derechos ligados a la actividad portuaria, como el derecho de pisos y gravámenes sobre el tonelaje, buscando aumentar los recursos para la conservación y defensa de los puertos. El objetivo era reforzar la autoridad real, centralizar la gestión y uniformar la fiscalidad portuaria. Se insistió en recabar información de gobernadores y comerciantes para crear aranceles homogéneos, controlar los permisos y patentes de embarcaciones y evitar la evasión de fondos. Así se aspiraba a integrar los derechos portuarios en un régimen coordinado que beneficiara a la Armada y a la dignidad del Almirante General, conforme a la política centralizadora de la Corona.

Las reformas del Almirantazgo tuvieron con posterioridad a 1737 un impacto notable en la estructura fiscal de los puertos. Se reorganizaron derechos como los de ancoraje, tonelaje, linterna, limpia y capitanía de puerto<sup>12</sup>. Se aplicó un arancel único a todos los puertos principales, incluidos los de la América hispana. El derecho de ancoraje financió la dignidad del Almirante General, el de tonelaje gravaba la capacidad de carga de los navíos mercantes y constituía una fuente esencial de ingresos, y el de linterna aseguró el mantenimiento de la iluminación portuaria y costera, crucial para la seguridad de las maniobras nocturnas. La recaudación del derecho de limpia garantizaba la eliminación de vertidos en muelles, radas y playas, así como la limpieza

11. Los asuntos y propuestas evacuados en las Juntas del Almirantazgo aparecen recogidas en Ceballos-Escalera Gila, Alfonso, *El Almirantazgo General de España e Indias en la Edad Moderna*. Madrid, 2012, pp. 323-333.

12. Citamos tres documentos importantes al respecto: *Arancel aprobado por el Rey de los derechos que se habían y debían recaudar respectivos al Almirantazgo de España y de todas sus fuerzas marítima, para cuyo ejercicio ha nombrado al Infante Don Felipe, con la agregación del título de Protector de los Comercios*. 24 de julio de 1737. Museo Naval, ms. 185; *Don Francisco de Varas remite a don Alejo Gutiérrez de Rubalcava la copia de la Real Cédula y Reglamento expedidos por SM sobre derechos de ancoraje, limpia y linterna de los puertos*. San Ildefonso, 7 de septiembre de 1739. Museo Naval, ms. 1455; y *Arancel y Instrucción para la cobranza, cuenta y razón del Real de vellón en Tonelada, y de los derechos de Ancoraje, Limpia, Linertna y Certificación del Capitán o Guardián de Puerto, que se han de exigir respectivamente en todos los de la comprensión del Departamento de Marina de Cartagena, que abajo se expresarán, de los navíos y embarcaciones mayores y menores que los fondearen, desde primero de enero del año próximo de 1740 en adelante, Su Majestad a favor del Señor Infante Almirante General, en tres de octubre y diecisiete de diciembre de 1737, quince de agosto y siete de septiembre de este año*. Museo Naval, 1456, Impreso, los tres documentos en Ceballos-Escalera Gila, Alfonso, *El Almirantazgo General de España e Indias en la Edad Moderna*. Madrid, 2012, pp. 347-352, 396-398 y 399-402.

de las áreas de carga y fondeo. Finalmente, el de capitania retribuía a los capitanes, que supervisaban las operaciones y certificaban el cumplimiento de la normativa.

La administración de estas percepciones quedó bajo la responsabilidad de intendentes y ministros de Marina, quienes, además de sostener la dignidad del Almirante, debían destinarlas al mantenimiento, defensa, iluminación y vigilancia de los puertos. Al mismo tiempo, el capitán de puerto incrementó sus atribuciones, asumiendo la gestión y recaudación de estos derechos junto a sus funciones clásicas de orden y supervisión.

La restauración del Almirantazgo consolidó fiscalmente un modelo portuario diseñado por la Real Armada. La articulación de un sistema fiscal uniforme y la asignación de nuevas responsabilidades a intendentes y capitanes de puerto reforzaron la autoridad real sobre las infraestructuras navales, garantizando los recursos necesarios para el funcionamiento de los puertos y favoreciendo la centralización de su gestión al servicio de la Monarquía.

## 6. LAS ORDENANZAS GENERALES DE LA ARMADA DE 1748 Y LA MATRÍCULA DE MAR

La promulgación de las Ordenanzas Generales de la Armada de 1748 representó el primer esfuerzo codificador de importancia en la historia naval del siglo XVIII, aunque este texto no llegó a incluir disposiciones específicas dedicadas a la regulación de los puertos, debido a la falta de publicación del tratado III, relativo al Cuerpo del Ministerio (Pérez Fernández-Turégano, 2004; García Garralón, 2025 y 2025).

Esta carencia se abordó parcialmente mediante la legislación sobre la matrícula de mar y puertos de 1751<sup>13</sup>, que centró su atención en la organización y la carrera de los ministros de la secretaría de Marina, encargados de velar por la jurisdicción marítima y el funcionamiento portuario.

Por primera vez, la división marítima peninsular se articuló en tres grandes departamentos —Ferrol, Cádiz y Cartagena—, cada uno bajo la dirección de un intendente de Marina y segmentado en partidos, donde residían ministros responsables de la administración naval, el control portuario y la aplicación del fuero de Marina. Estos departamentos permitieron la estructuración del litoral hispano y delegaron en sus ministros el gobierno, la vigilancia y la jurisdicción marítima de sus demarcaciones.

El nuevo modelo marítimo-territorial facilitó la administración y ejercicio de la jurisdicción en materia marítima. Otorgó a los ministros de Marina importantes

13. *Ordenanzas de matrícula. Ordenanzas Generales de la Real Armada 1751. Título III, Tratado X. 1 de enero de 1751.* Archivo del Museo Naval, folletos, caja 6-42, R-98/208.

facultades sobre cuestiones tan relevantes como la gestión de la matrícula del mar y la vigilancia de las actividades portuarias. Los miembros del cuerpo del Ministerio operaban sobre la inspección de embarcaciones, pero, aún más importante, sobre la jurisdicción en primera y segunda instancia sobre contratos y litigios comerciales y navegación marítima. Una medida de este alcance dio entrada a los juzgados militares en el conocimiento de asuntos mercantiles.

La legislación de la matrícula de mar estableció un control riguroso sobre el acceso y las actividades dentro de los puertos, y exigió la inscripción obligatoria para ejercer cualquier empleo marítimo o portuario. Los privilegios y exenciones del fuero de marina quedaron reservados únicamente a los matriculados. De esta manera, los puertos se convirtieron, además de en espacios de tránsito y comercio, en ámbitos en los que la autoridad naval y los ministros de Marina ahora ejercían un dominio casi absoluto sobre casi todo lo que acontecía en los puertos (actividad portuaria y marinería).

El sistema de matrícula también instauró turnos obligatorios de servicio en la Marina Real, alternados con periodos en tierra, de modo que las tripulaciones estuvieran siempre disponibles para responder a las necesidades de defensa naval. Los ministros y subdelegados de Marina en los distintos puertos fueron los encargados de garantizar el suministro constante de marinería.

Las funciones portuarias quedaron encomendadas a los ministros de Marina de provincias, responsables de la vigilancia y buen funcionamiento de puertos, muelles, linternas y balizas. Estas autoridades debían supervisar la limpieza y seguridad de los espacios portuarios, asumiendo personalmente la administración de obras, como la construcción de muelles o la limpieza de los puertos. Además, ordenaban reparaciones, compras de suministros y asistencia a embarcaciones en tránsito. Los ministros debían garantizar que los pagos correspondieran al valor real de los bienes y servicios. En materia de derechos de anclaje, cooperaban con el capitán del puerto, que, como titular del empleo, percibía dicho derecho conforme a los aranceles del Almirantazgo.

La gestión marítima iba incrementando su grado de especialización, con nuevos instrumentos administrativos y de supervisión, lo cual facilitó la unificación de los espacios portuarios. Los ministros de Marina, en coordinación con los capitanes de puerto, aseguraban, tanto la operatividad naval como la de los navíos mercantes.

En la primera mitad del siglo XVIII, los miembros del cuerpo del Ministerio y los intendentes concentraron un control sobre las funciones portuarias, mientras que el capitán del puerto desempeñaba tareas operativas básicas, siempre bajo su vigilancia. A partir de la segunda mitad de la centuria, las capitanías de puerto incrementarían notablemente su ámbito competencial, desplazando en parte la autoridad de los ministros y modificando el equilibrio de poder en la administración portuaria.

## 7. EL IMPULSO AL DESARROLLO PORTUARIO BAJO LA REAL ARMADA

Durante la primera mitad del siglo XVIII, las capitanías de puerto aún no tenían establecido un régimen institucionalizado. No será hasta la segunda mitad cuando la Secretaría de Marina comience a definir con precisión las funciones de los capitanes de puerto.

El proceso de ordenación de las capitanías se caracterizó por su progresividad y carácter sedimentario. La práctica marítima generó día a día, mediante las operaciones que tenían lugar en muelles y fondeaderos, instrucciones específicas para los puertos. Tras el Tratado de Libre Comercio de 1778, la apertura comercial a un mayor número de puertos y el impulso del tráfico con América favorecieron una importante expansión de la actividad portuaria, fortaleciendo a los consulados y haciendo aún más necesario un marco jurídico apropiado para los puertos, siempre bajo la supervisión de la secretaría de Marina. A continuación, analizamos cómo se gestó este proceso legislativo hasta la institucionalización más ambiciosa de las capitanía de puerto a finales de siglo con las Ordenanzas Generales de la Real Armada de 1793.

### 7.1 *Los primeros pasos bajo el gobierno del secretario de Marina y Bailío fr. Julián de Arriaga*

Las capitanías de puerto iniciaron su camino de consolidación hacia la segunda mitad del siglo XVIII, particularmente a partir del momento en que el bailío Julián de Arriaga asumió la Secretaría de Marina e Indias. El progreso y especialización de la figura del capitán de puerto quedó vinculado a la modernización administrativa y funcional portuaria, cobrando particular relieve en los enclaves indianos, y de forma emblemática en La Habana. Precisamente, las primeras instrucciones formales dedicadas a estos oficiales —como la de Cádiz en 1752 y la de La Habana en 1756— respondían a la necesidad de racionalizar la gestión portuaria e instituir una normativa sólida. La elección de Cádiz y La Habana no fue casual. Ambos espacios representaban puntos neurálgicos de articulación entre *la metrópoli y las Indias*, por lo que se convirtieron en laboratorios de ensayo de un nuevo modelo portuario, que luego inspiraría a otros puertos de la Monarquía hispana.

La primera documentación específica sobre capitanía de un puerto correspondió a Cádiz, cabeza de los departamentos marítimos y sede de la capitanía general de la Armada. La Instrucción de 2 de octubre de 1752<sup>14</sup> señalaba las atribuciones

14. *Copia a la letra de las facultades que concedió a los capitanes de puerto el excelentísimo señor don fr. Julián de Arriaga en el tiempo que se hallaba de intendente de la ciudad de Cádiz.* Cádiz, 2 de octubre 1752. AGMAB. Capitanías. Asuntos particulares, leg. 5562.

conferidas al capitán de puerto, apuntando ya una clara intención de profesionalizar y hacer eficiente la gestión portuaria gaditana en el contexto del tráfico atlántico.

Según la instrucción gaditana, el capitán de puerto decidía sobre los lugares adecuados para las operaciones de lastre y deslastre, y garantizaba el correcto estado de las infraestructuras. Era responsable de designar y rotar a los prácticos para la entrada y salida de barcos, y además de prestar auxilio inmediato a embarcaciones en peligro. En materia fiscal y administrativa, la instrucción de Arriaga prohibía cualquier operación de lastre o deslastre sin el previo pago de los derechos conforme a los aranceles reales. El capitán debía vigilar los vertidos de escombros procedentes de obras, reparaciones o del tráfico marítimo. Como podemos comprobar, las operaciones de lastre y deslastre eran una de las actividades portuarias más reguladas por las autoridades desde tiempos ancestrales. Con estas disposiciones se protegían las barras y embarcaderos, y los canales de navegación. Para cumplir sus funciones, el capitán podía requerir la colaboración de cabos de ribera y de marineros, especialmente ante situaciones urgentes. Sin embargo, carecía de potestad para sancionar, pues las sanciones por desobediencias correspondían al subdelegado de Marina.

La segunda normativa relevante es la Instrucción para el capitán de puerto de La Habana, de 17 de marzo de 1756<sup>15</sup>. Esta disposición marcó el verdadero inicio del proceso regulador para el empleo en el puerto americano de mayor importancia, inspirada en el «real servicio» como principio vertebrador de la actividad portuaria. El puerto de La Habana se había convertido en un nudo logístico y comercial, y el volumen de su actividad exigía armonizar prácticas marítimas locales con el modelo de gestión impuesto desde la metrópoli.

En la segunda mitad del siglo XVIII, la capitanía del puerto de La Habana presentaba características singulares, que la alejaron de un modelo estandarizado para capitanes de puerto. En La Habana se desarrollaban actividades y operaciones marítimas muy variadas y existía una continua interacción entre poderes civiles, militares y navales. En su conjunto, se exigía del capitán del puerto flexibilidad en sus cometidos y, por supuesto, un conocimiento técnico especializado de las operaciones portuarias. La ocupación de la capitanía recayó a menudo en individuos que, más allá de sus facultades náuticas, desempeñaron un abanico de tareas, desde la regulación del fondeo y la limpieza de la bahía hasta la persecución del contrabando o la dirección de reparaciones navales. Personajes como Félix Acosta Hurtado de Mendoza, experimentado hombre de mar y hábil comerciante, supieron integrar el conocimiento práctico de la vida portuaria con la tutela de intereses públicos.

15. Instrucción para el capitán de puerto de La Habana. Madrid, 17 de marzo de 1756. AGMAB, Capitanías de Puerto, leg. 5 562. Copia reproducida en el expediente de concesión del empleo de capitán de puerto a Nicolás Fernández de Landa. San Ildefonso, 28 de septiembre de 1776.

Tiempo después, el capitán de puerto Miguel Domingo Lajust encarnó el giro hacia la profesionalización militarizada de oficiales expertos de la Armada. El puerto de La Habana funcionaba como el nudo de las rutas flotistas y de numerosas expediciones navales, por lo que este enclave caribeño se convirtió en un campo de ensayo idóneo para la realización de reformas administrativo-navales y en un modelo avanzado para las políticas portuarias de la América hispana.

El esfuerzo de dotar a los puertos de un sistema inspirado por la uniformidad y el buen servicio tiene un hito más en la década de 1770, cuando la Secretaría de Marina emprendió el proyecto de unificar la normativa sobre practica en los puertos de la monarquía hispánica. Este proceso paralelo al de las capitanías de puerto buscaba regular el régimen de entradas y salidas de las embarcaciones del puerto. Se trataba de una actividad que hasta entonces se había venido rigiendo por usos locales, ordenanzas consulares y de cofradías de mareantes, muchas veces en pugna con la autoridad central (García Garralón, 2022).

La ordenación del practica se enlazó de forma directa con el proceso legislativo iniciado en las décadas previas para regular las capitanías de puerto, cuya institucionalización había sentado las bases de una estructura portuaria más moderna. El capitán de puerto emergía como autoridad inmediata en los puertos, y quedaba en sus manos la organización de los pilotos prácticos y su coordinación con las demás jurisdicciones portuarias.

Las inquietudes de la Secretaría de Marina se centraron, especialmente a partir de la década de los setenta, en superar la fragmentación de competencias y los abusos tarifarios que generaban inseguridad y conflictos recurrentes entre puertos. A través de la creación de instrucciones uniformes, como las que se promulgaron en Santander en 1765 y en otros enclaves principales, desde la secretaría de Marina se intentó elevar la calidad técnica de los prácticos, exigiéndoles pruebas y exámenes públicos de cualificación. También se procuró fijar tarifas justas y limitar el intrusismo profesional, o la liberalización arbitraria de servicios. Esta tendencia se reforzó con la inclusión del practica en el cuerpo articulado de las Ordenanzas Generales de la Armada de 1793, en la que se consolidó la función del capitán de puerto como mediador entre la administración estatal y los agentes portuarios. El practica mejoró su operatividad gracias a los nuevos estándares de seguridad marítima implementados en la nueva normativa.

Al mismo tiempo que en Cádiz y La Habana se barajaban nuevas propuestas de capitanías de puerto y se iba perfeccionando la operatividad de los pilotos prácticos, desde la secretaría de Marina se dio comienzo a trabajos de redefinición de los capitanes de puerto. A partir de 1774, Julián de Arriaga encargó la redacción de una ordenanza para capitanes y prácticos de puerto a un órgano colegiado, la Junta de Ordenanzas de la Armada. El mandato requería reunir y sistematizar las reglas que debían regir el ejercicio del empleo portuario y de los servicios de practica,

atendiendo a la compleja variedad de operaciones portuarias que se venían realizando en aquellas décadas. Para fundamentar estos trabajos, la Secretaría de Marina ya disponía de información remitida por algunos capitanes de puerto, especialmente de Sevilla y Sanlúcar de Barrameda, quienes habían detallado las funciones y cometidos inherentes al cargo. Asimismo, hacia 1772, el intendente del departamento de Ferrol, Pedro de Hordeñana, había remitido a Arriaga una ordenanza destinada a los capitanes de puerto del Principado de Asturias. El intendente pedía la aprobación real de una instrucción que uniformaba criterios para estos empleos y sus prácticos a fin de evitar perjuicios al tráfico y garantizar auxilios a las embarcaciones.

La ordenanza de Pedro de Hordeñana, elaborada para los puertos del norte peninsular en 5 de mayo de 1765<sup>16</sup>, sentó las bases de una organización técnica y administrativa pionera sobre el practicaje y la gestión del pilotaje (lemanaje). Sus principales contenidos exigían que los prácticos fueran examinados y evaluados en sus conocimientos náuticos ante el ministro principal y bajo supervisión del capitán de puerto. Se regulaba la asistencia de lanchas y los turnos en los servicios de lemanaje. Fijaba tarifas por tonelaje, establecía sanciones severas contra el intrusismo. Además, la instrucción diferenciaba los derechos y obligaciones, según la naturaleza de los servicios y embarcaciones atendidas. La ordenanza equilibró la experiencia portuaria tradicional con la racionalización administrativa estatal, y sirvió de inspiración a la posterior codificación jurídica sobre practicaje y seguridad marítima de finales de siglo.

Bajo el secretariado de Arriaga, la figura del capitán de puerto y el régimen del practicaje experimentaron un avance importante en la articulación del tráfico marítimo y la modernización de las infraestructuras portuarias.

## 7.2. *La labor de la Junta de Ordenanzas para la formación de un régimen sobre capitanías de puerto (1784-1792)*

La promulgación del Reglamento de libre comercio de 1778 impulsó de forma decisiva el desarrollo portuario al poner fin al tradicional monopolio de unos pocos enclaves. Gracias a la apertura al tráfico directo entre numerosos puertos peninsulares y americanos, se produjo un notable incremento de los flujos económicos y comerciales. La liberalización del comercio dinamizó los espacios portuarios y favoreció la modernización de las infraestructuras portuarias.

16. Instrucción elaborada por Pedro de Hordeñana, ministro de marina de Santander, presentada el 5 de diciembre de 1763 y aprobada por real orden el 5 de mayo de 1765. AGS, Secretaría de Marina, capitanías de puerto, leg. 75.

La Real Orden de 20 de marzo de 1787<sup>17</sup> representó la primera norma oficial de clasificación y jerarquización portuaria en la Monarquía hispana, con el establecimiento de un sistema detallado de capitanías de puerto para la Península. Esta disposición supuso un avance decisivo al fijar, por primera vez, las categorías de los puertos y los grados militares requeridos para ocupar el empleo de capitán de puerto en cada uno de ellos. La norma atendió a necesidades de racionalización y eficiencia, provocadas por el extraordinario desarrollo portuario y comercial de la segunda mitad del siglo XVIII. Al mismo tiempo, se cumplió el propósito de dotar de cohesión orgánica a la red portuaria.

El sistema clasificaba los puertos en cinco categorías jerárquicas, basadas en su relevancia comercial, estratégica, logística y defensiva. A los puertos de primera categoría, como Cádiz y Barcelona, se asignaron capitanes de puerto con la graduación de capitán de navío; a los de segunda, capitanes de fragata; para los de tercera, tenientes de navío o de fragata; en la cuarta, tenientes de fragata; y en la quinta, alféreces de fragata. Esta progresión se aplicó tanto a la península como a la América hispana y a Filipinas. La provisión de dichos empleos se encomendó a la secretaría de Marina, que seleccionaba a oficiales veteranos y experimentados, distinguiéndolos por sus servicios a la Corona. El modelo funcionó adecuando la autoridad militar destinada al gobierno portuario al rango y exigencias de cada enclave, y otorgó a los puertos más importantes oficiales de mayor graduación y prestigio. Con ello, quedaba reflejado el peso estratégico o comercial de cada plaza dentro de un orden jerárquico-portuario.

La norma de 1787, inspirada en principios de centralidad, jerarquización y homogeneidad legislativa, marcó un momento importante en la sistematización moderna de las capitanías portuarias.

Desde 1784, bajo el gobierno de Antonio Valdés y Fernández Bazán al frente de la Secretaría de Marina, se había continuado con el proceso compilador sobre capitanías de puerto. Con este fin, se solicitó la opinión de las Juntas de los departamentos marítimos para la redacción de unas ordenanzas generales destinadas a este empleo. El 11 de octubre de 1787, el jefe de escuadra Luis Muñoz de Guzmán, inspector de matrícula para los capitanes de puerto, presentó un proyecto de ordenanzas fundamentado en los reglamentos previamente elaborados por los departamentos de Ferrol y Cartagena, así como en la instrucción de Cádiz<sup>18</sup>. Además,

17. *Grados militares de la Armada a que están asignadas por Reglamento las Capitanías de Puerto de Europa y América según Reales órdenes de 20 de marzo de 1787, 15 de mayo de 1792 y otras que tratan de esta materia.* AGMAB, Capitanías de Puerto, Generalidad, legajo 5 551.

18. *Propuesta de ordenanza de capitán de puerto del brigadier Luis Muñoz de Guzmán, basándose en los reglamentos formados por las Juntas de Ferrol y Cartagena para el régimen de los capitanes de puerto y basada en la de Cádiz.* 11 de octubre de 1787, en el expediente 1788.

Valdés requirió a los miembros informantes de la Junta que indicasen en qué puertos peninsulares y americanos consideraban indispensable establecer una capitanía de puerto, de acuerdo con el tráfico mercantil y la concurrencia de los buques de guerra soportados en aquellos años.

El texto de Muñoz de Guzmán fue concienzudamente analizado en 1788 por el jefe de escuadra José de Mazarredo, como miembro de la Junta de Ordenanzas.

Comenzando por las aportaciones de José de Mazarredo, su informe, fechado en marzo de 1788<sup>19</sup>, destacaba por su minuciosidad y rigor técnico. Para el marino vasco, el capitán de puerto debía estar subordinado a la autoridad naval (concretamente, al capitán general o al oficial inspector), y no a los gobernadores. Con ello intentaba preservar la jurisdicción propia de Marina y evitar interferencias externas. Abogaba también por que el capitán de puerto fuera miembro nato de la Junta de Sanidad y demandaba una especificación de sus competencias en materia de sanidad marítima, para evitar conflictos con otras autoridades. Mazarredo insistió en que el capitán de puerto debía disponer de un plano detallado de su puerto, y defendió que la designación de prácticos dependiese exclusivamente del director general de la Armada, con propuestas canalizadas a través de los capitanes generales de departamento.

En coherencia con estos planteamientos, Mazarredo sostenía que el cargo de capitán de puerto debía reservarse a oficiales de acreditada experiencia, alejándolo de cualquier consideración como destino de simple tránsito o promoción, salvo en el caso de los grandes puertos. Defendía que sus atribuciones fuesen plenas en los ámbitos gubernativo y operativo, y que toda desobediencia a su autoridad se sancionase con rigor. Recomendaba, además, la redacción de una ordenanza concisa, centrada en los aspectos esenciales del servicio (seguridad en el amarre, orden y limpieza del puerto, conocimiento detallado de su configuración y dirección de las maniobras), y evitar la práctica de «trámites superfluos». A juicio del marino vasco, la excesiva carga burocrática asociada al cargo lastraba el empleo y proponía, en su lugar, una gestión eminentemente práctica, guiada por la competencia técnica y el conocimiento directo del espacio portuario.

---

*CAPITANÍAS DE PUERTO. Copias de los informes de los vocales de la Junta de Dirección formada para tratar sobre la ordenanza para Capitanes de Puerto: su extracto y dictamen de excelentísimo señor Capitán General de la Armada. AGMAB. Capitanías de puerto, leg. 5 551.*

19. *Notas a la ordenanza de capitanes de puerto propuesta por el brigadier Miguel Muñoz de Guzmán, siguiéndose el orden de sus artículos. José de Mazarredo, y Exposición de la forma en que se ha coordinado el título 7.º del tratado 5.º de la Ordenanza General, relativo a la policía general de los puertos, y otros cualesquier fondeaderos, a cargo de los capitanes de puerto, y de las demás obligaciones de éstos. Madrid, 7 de octubre de 1788. José de Mazarredo. ambos documentos se contienen en el expediente 1788. CAPITANÍAS DE PUERTO. Copias de los informes de los vocales de la Junta de Dirección formada para tratar sobre la ordenanza para Capitanes de Puerto: su extracto y dictamen de excelentísimo señor Capitán General de la Armada. AGMAB. Capitanías de puerto, leg. 5 551.*

El dictamen de Luis de Córdova y Córdova<sup>20</sup>, capitán general de la Real Armada y su director general, apoyó en líneas generales las observaciones de Mazarredo, incidiendo en la conveniencia de verificar periódicamente las visitas de inspección en los puertos, y proponiendo su realización cada tres años. Entrando en el detalle de los establecimientos americanos, Córdova consideraba imprescindibles las capitanías de puerto en enclaves estratégicos. Destacó la necesidad de un capitán de puerto en Montevideo, dada la peligrosidad del río y sus bajos, además de la conveniencia de contar con ayudantes y prácticos experimentados en ese punto. Sobre Lima, opinaba que, aunque el surgidero del Callao no requería piloto práctico debido a la facilidad del acceso, era indispensable la presencia de un capitán de puerto para mantener el orden y gestionar el intenso tráfico comercial. Por último, para Manila, recomendó establecer una capitanía de puerto en Cavite, sede del arsenal y carenero, subrayando la relevancia del puesto para la seguridad y administración de la plaza.

El informe de Antonio de Ulloa, fechado en la Isla de León en enero de 1791<sup>21</sup>, aportaba una perspectiva particularmente precisa sobre la adaptación de las capitanías de puerto según la singularidad de cada enclave. Para el puerto de Cádiz, reclamó una regulación específica, dada su complejidad y el volumen de tráfico, y sostuvo la necesidad de un sistema particular para el abastecimiento y auxilios proporcionados por el gremio de mareantes a las embarcaciones particulares. Respecto a América, Ulloa consideraba necesario en Puerto Rico el establecimiento de un alcalde de mar en cada punto de aguada, todos bajo las órdenes del capitán de puerto, quien debía poseer el grado de teniente de fragata o alférez de navío. Para la Habana, además del capitán de puerto, recomendó la figura de un ayudante y la presencia de alcaldes de mar en puntos secundarios como Matanzas y Trinidad. En otras plazas, como Santo Domingo, Nueva Orleans o Pensacola, estimó suficiente un alcalde de mar con rango práctico, mientras que para Veracruz subrayó la importancia de contar con un capitán de puerto de la graduación de capitán de fragata, asistido por un ayudante y dos prácticos principales.

Manuel Núñez Gaona<sup>22</sup> igualmente respaldó positivamente la exposición de Mazarredo por su amplitud y precisión técnica, aunque planteó que ningún texto normativo podía prever todos los incidentes posibles y propuso que la ordenanza se acompañara siempre de instrucciones particulares adaptadas a la realidad de cada

20. *Informe de José de Córdova, Capitán General de la Real Armada, sobre la ordenanza formada por Luis Muñoz de Guzmán, jefe de escuadra e inspector que fue de Matricula para los capitanes de puerto, y las objeciones de José de Mazarredo.* Isla de León, 1 de marzo de 1791. *Ibid.*

21. *Informe de Antonio de Ulloa sobre la ordenanza para las capitanías de puerto, así en Europa como en América.* 22 de enero de 1791. *Ibid.*

22. *Dictamen del Brigadier y Mayor General de la Armada don Manuel Núñez Gaona sobre la ordenanza para capitanes de puertos, así en Europa como en América.* Isla de León, 21 de marzo de 1791. *Ibid.*

puerto. Recomendó reforzar la operatividad de los prácticos e incrementar gratificaciones a los pescadores que acudieran como auxiliares. Insistió en la utilidad de nuevos libros de guardia y registros para el control de actividades diarias y abogó por que el dictamen del capitán de puerto tuviera peso decisivo en los órganos colegiados. Estableció relaciones de graduaciones recomendables para capitanías en la América hispana y valoró innecesaria la figura en puertos del Sur, cuya geografía natural favorecía la seguridad marítima.

Finalmente, el informe de Pedro Winthuysen, capitán de navío y responsable de la capitanía de Cádiz, aportó un análisis pragmático y atento a la realidad portuaria cotidiana<sup>23</sup>. El capitán de puerto gaditano valoró la ordenanza coordinada por Mazarredo, reconociendo su amplitud técnica y su precisión normativa en la delimitación de atribuciones y en la sistematización de los diversos aspectos del régimen portuario, pero a la vez introdujo numerosas observaciones basadas en la experiencia acumulada en una de las principales plazas marítimas del reino.

En el ámbito disciplinario y de control diario, defendió la importancia de que el capitán de puerto conservase la facultad de ordenar arrestos y de disponer la libertad de los detenidos por faltas menores, insistiendo en que estas decisiones se documentasen por escrito para preservar tanto la dignidad del cargo como la legalidad de la actuación. Proponía, además, que el capitán de puerto dispusiese de autonomía en el examen y nombramiento de patrones y prácticos, siempre teniendo en cuenta la idoneidad profesional, la conducta y las circunstancias locales de los candidatos.

Winthuysen dedicó atención especial al régimen de prácticos y de barcos de pesca, apostando por la preferencia para los prácticos de nombramiento y defendiendo la equidad y la transparencia en los pagos por pilotaje, así como el reparto justo de gratificaciones. Reconocía la dificultad de aplicar ciertas exigencias formales en puertos de gran actividad, como la redacción exhaustiva de actas o la revisión constante de tarifas, por lo que sugería una simplificación y adaptación al uso local.

Sobre el funcionamiento administrativo, propuso establecer varios libros de guardia, uno específico para anotar todas las incidencias diarias relevantes —incluyendo condiciones de viento y tiempo—, y otro para el control de dietas y movimientos de prácticos, defendiendo que la información así recolectada serviría de prueba en eventuales litigios o reclamaciones. Finalmente, recalcó la conveniencia de que la instrucción y aplicación de la ordenanza se adaptase con flexibilidad a la realidad operativa de cada plaza y a la experiencia acumulada por los responsables portuarios.

23. *Dictamen de Pedro Winthuysen*. Cádiz, 31 de enero de 1791. *Ibid.*

El proceso de elaboración de estos trabajos se dilató notablemente en el tiempo, consecuencia tanto del rigor con que se exigió la reflexión de cada vocal como de la complejidad de la materia examinada. El capitán general de la Armada, Luis de Córdova, señaló que el vocal que menos había dedicado a la tarea había consumido un mes en su informe, mientras que otros habían necesitado más de cinco meses de estudio. Este prolongado esfuerzo colectivo revela los intersticios del procedimiento seguido en la Real Armada para establecer el régimen de las capitanías de puerto<sup>24</sup>.

Mientras se elaboraba la legislación para las Ordenanzas Generales de la Armada Naval de 1793, se proyectó extender el modelo de 1787 sobre capitanías de puerto a los territorios americanos mediante una disposición específica. Esta tarea cristalizó en la Real Orden de 15 de mayo de 1792<sup>25</sup>, que instauró el primer sistema oficial de jerarquización portuaria para la América hispana, asignando grados militares concretos según la categoría comercial, estratégica o defensiva de cada enclave: capitanes de navío para los principales arsenales y plazas mayores, capitanes de fragata en puertos de segundo rango, tenientes (de navío o de fragata) para la tercera y cuarta categoría, y alféreces de fragata en los puertos menores.

La clasificación agrupó en la primera categoría, con capitanes de navío, a puertos clave como La Habana, Veracruz, Cartagena de Indias, El Callao y Montevideo. Reservó la segunda para capitanes de fragata, a plazas como Santiago de Cuba o Puerto Rico, y reunió en las siguientes categorías diversos puertos de importancia, desde Trinidad de Cuba, Nuevitas, San Juan de los Remedios, Valparaíso, Guayaquil y Concepción hasta puntos fronterizos como Cavite en Filipinas o Santa Cruz de Tenerife, esta última incorporada a este sistema hasta 1808.

El sistema, concebido para dotar a la red portuaria americana de coherencia y un mando eficiente, nunca llegó a consolidarse plenamente ni generó una ordenanza particular para América. La sucesión de conflictos bélicos —la larga guerra anglo-española, la invasión napoleónica y las guerras de independencia hispanoamericanas— frustró el desarrollo de una normativa estable, de modo que las capitanías de puerto americanas terminaron rigiéndose en lo sustancial por las Ordenanzas Generales de 1793 y por instrucciones específicas para cada puerto (García Garralón, 2018).

24. Madrid, 23 de marzo de 1790. *Excelentísimo señor Bailío Valdés, sobre examen en Junta de Dirección la ordenanza para gobierno y régimen de los capitanes de puerto, formada por don Luis Muñoz, las objeciones a ella de don José de Mazarredo*. Luis de Córdova a Antonio Valdés. Isla de León, 10 de enero de 1792. AGMAB. Capitanías de puerto, leg. 5 564.

25. *Grados militares de la Armada a que están asignadas por Reglamento las Capitanías de Puerto de Europa y América según Reales órdenes de 20 de marzo de 1787, 15 de mayo de 1792 y otras que tratan de esta materia*. AGMAB, Capitanías de Puerto, Generalidad, legajo 5 551. *Determinación de Capitanías de Puerto para los de América con asignación a las graduaciones siguientes*. AGMAB, Capitanías de Puerto, Generalidad, legajo 5 552.

### 7.3. *La labor de José de Mazarredo sobre capitanías de puerto*

El conjunto de trabajos deliberativos encomendados a la Junta de Ordenanzas cristalizó en el título VII, tratado 5.º de las *Ordenanzas Generales de la Armada Naval*, de 1793 y, posteriormente, fueron sometidos a la pluma del teniente general José de Mazarredo. El proceso de elaboración de las ordenanzas ha sido claramente sintetizado en un trabajo de Serna Vallejo (Serna Vallejo, 2023).

Las Ordenanzas Generales de la Armada de 1793, bajo la inspiración y redacción de José de Mazarredo, supusieron un hito en la regulación del régimen de los puertos hispánicos y, muy especialmente, en la consolidación legal de la figura del capitán de puerto. Este empleo quedó consagrado como pieza clave en la vigilancia, policía y administración de los espacios portuarios. Se le dotó de competencias sobre el interior de los recintos portuarios, hasta las radas y fondeaderos exteriores, englobando incluso calas y ensenadas.

Entre sus obligaciones más relevantes destaca la inspección minuciosa del puerto, la actualización permanente sobre planos y elaboración de informes técnicos dirigidos al Director General de la Armada, al Capitán General de Departamento y al gobernador local. El capitán de puerto quedó responsable directo de la disciplina, el orden y la limpieza de la dársena, de la seguridad de las embarcaciones y la buena organización de fondeos, maniobras y espacios para las cuarentenas. Le correspondían las labores de limpieza y el despeje de arenas o escombros, y de supervisión de estas operaciones cuando trabajaban pontones o embarcaciones auxiliares.

El control del tráfico portuario correspondió igualmente a su jurisdicción: desde la expedición de licencias de circulación, el registro en libros de cada embarcación y el auxilio a la navegación comercial y militar. Conservó cierta capacidad sancionadora frente a infractores, y actuaba como autoridad judicial en casos de accidentes, abordajes o varadas en el puerto.

Además, el capitán de puerto ejerció funciones de policía interior, interviniendo en la Junta de Sanidad, inspeccionando continuamente muelles y arenales y supervisando la descarga, el embarque y todos los movimientos marítimos.

Bajo el régimen de las Ordenanzas Generales de la Armada de 1793, el capitán de puerto amplió sus atribuciones, en relación con la primera mitad de siglo, y se convirtió en el garante de la seguridad y gobernanza portuaria.

#### 7.4. *La organización portuaria según el nuevo régimen de matrículas de mar, la Ordenanza sobre el servicio de los bajeles de 1802, y la Ordenanza de intendentes de 1803*

En la etapa comprendida entre 1802 y 1803, los puertos se vieron afectados por un nuevo régimen de matrículas de mar, la ordenanza sobre el servicio de los bajeles y la ordenanza de intendentes.

La Ordenanza de 1802 sobre el régimen y gobierno militar de las matrículas de mar<sup>26</sup> integró la administración de los puertos en una estricta cadena jerárquica militar, y mantuvo la actividad portuaria bajo la autoridad del cuerpo de la Armada y, en última instancia, del Generalísimo de mar. Los capitanes de puerto quedaron subordinados a los Comandantes de Provincia, actuando como subalternos directos encargados de la policía, el orden y la vigilancia del tránsito portuario, y también del registro de embarcaciones y la comunicación de novedades, siempre bajo la supervisión y control de su autoridad superior.

La autonomía del capitán de puerto quedó limitada por las atribuciones de los comandantes principales sobre cuestiones judiciales y administrativas. El capitán se ocupó a partir de entonces de ejecutar órdenes y canalizar información dentro de la cadena de mando, quedando la facultad decisoria en manos del escalafón superior. En este contexto, la policía marítima, la prevención sanitaria, la designación de prácticos y la administración de recursos se resolverían en coordinación con otros órganos y juntas de la Marina, difuminando la antigua autonomía funcional de que habían gozado los capitanes de puerto en el sistema anterior.

La Real Ordenanza Naval para el servicio de los bajeles de 1802<sup>27</sup> reforzó esta perspectiva, trasladando la disciplina y el gobierno material de las embarcaciones de los puertos, canales y radas a los comandantes y oficiales de los buques, quienes ejercerían la policía portuaria en la práctica diaria. Los comandantes recibieron la facultad de velar por la seguridad de las operaciones y el cumplimiento de protocolos, sancionando infracciones y asegurando la disciplina a bordo y en tierra. Ya no existía una figura unitaria que sintetizara la autoridad portuaria, sino una pluralidad de mandos navales responsables del orden y la actividad en los puertos.

Por su parte, la Ordenanza de Intendentes de 1803<sup>28</sup> otorgó a los intendentes plenos poderes para la administración económica, fiscal y gubernativa de los puertos. La gestión de aduanas, rentas, rondas, inspección de embarcaciones y régimen

26. *Ordenanza de S.M. para el régimen y gobierno militar de las matrículas de mar*. Madrid, 1802.

27. *Real Ordenanza naval para el servicio de los bajeles de S.M.* Madrid, 1802.

28. *Registro de legislación ultramarina y Ordenanzas de Intendentes de 1803 con adición de todas las reales disposiciones que la son referentes*. Por José María Zamora, ministro togado honorario del extinguido Consejo de Hacienda. Habana, 1839.

disciplinario de los empleados quedaba ahora bajo su control exclusivo. El intendente pasó a dirigir las operaciones portuarias, organizar la policía y la disciplina aduanera, además de coordinar con los administradores generales los aspectos relativos a derechos y movimientos de mercancías. En este modelo, el capitán de puerto desapareció como autoridad singular, integrándose toda la administración portuaria bajo la responsabilidad directa y centralizada del intendente y el aparato hacendístico del Estado.

En 1820, Antonio de Escaño propuso una reforma del régimen portuario en la que señalaba la inviabilidad práctica de algunas de las obligaciones impuestas al capitán de puerto, dado que la acumulación de funciones resultaba, en muchos casos, excesiva para un solo hombre. Escaño sostenía que estos destinos debían reservarse, según la letra de la ordenanza, para oficiales con achaques adquiridos en servicio y que no podían desempeñarse en la mar, pero sin ser completamente inútiles. Al parecer, la práctica venía contradiciendo este principio y el cargo venía recayendo en individuos que no cumplían tales requisitos. Además, denunciaba el desacierto de permitir que los capitanes de puerto recaudaran derechos, y defendió que toda percepción debía ser competencia exclusiva de Hacienda. Para Escaño, este cometido en un militar resultaba impropio y atentaba contra «su honor y delicadeza». Otra crítica relevante recayó sobre el sistema de tarifas portuarias y de navegación, al advertir que se aplicaban de manera injusta y opaca. En ocasiones, los aranceles eran desmesurados para ciertas embarcaciones, y en otras se cobraban tasas generales, aunque no existiesen los servicios que debieran amparar tales derechos, como la limpia del puerto. Todo ello, a juicio de Escaño, desacreditaba al sistema y generaba percepciones de tiranía y abuso<sup>29</sup>.

El ciclo institucional de las capitanías culminó precisamente en 1820, con el Real Decreto de 8 de noviembre<sup>30</sup> y la aprobación del nuevo régimen de matrículas de mar. Este texto modificó de raíz la organización y clasificación de los capitanes de puerto en la Monarquía, suprimiendo el sistema forjado desde 1787. Así quedó cerrado un modelo de policía portuaria que había intentado dotar de racionalidad, jerarquía y disciplina el gobierno marítimo en la América hispana y en la Península, pero cuyos límites habían quedado evidenciados por la crisis finisecular.

29. *Ideas del excelentísimo señor don Antonio de Escaño sobre un plan de reforma para la Marina militar de España*. Cádiz, 1820, pp. 47-48.

30. Real Decreto de 8 de noviembre de 1820, por el que se modifica la clasificación de los capitanes de puerto y se extingue el antiguo régimen de matrículas de mar. *Colección de los decretos y órdenes generales de la primera legislatura de las Cortes Ordinarias de 1820 y 1821, desde 6 de julio hasta 9 de noviembre de 1820, mandada publicar por orden de las mismas*. Tomo VI. Madrid, Imprenta Nacional, 1821.

## 8. CONCLUSIONES

Los puertos en el siglo XVIII fueron objeto de una transformación radical hacia modelos de centralización, racionalización y especialización, como resultado de las políticas borbónicas de uniformidad jurídica y mayor control estatal sobre el mundo marítimo.

La estructura jerárquica y racionalizada del sistema portuario de la Real Armada favoreció la consolidación de la figura del capitán de puerto como agente fundamental, garante de la seguridad y de la mediación de intereses divergentes en espacios estratégicos dinámicos y complejos. El resultado fue un dispositivo administrativo en el que coexistieron la uniformización centralizadora impulsada por la Armada y la persistencia de costumbres marítimas locales y gremiales.

La evolución desde formas consuetudinarias y dispersas de administración portuaria —donde convivían instituciones locales, gremiales y consulares— hasta la implantación de capitanías estructuradas bajo el liderazgo de la Secretaría de Marina representa uno de los grandes logros institucionales del periodo, con impacto tanto en la península como en la América hispana.

La figura del capitán de puerto, consolidada y regulada progresivamente a través de instrucciones, reales ordenanzas y reglamentos específicos, se convirtió en un agente clave para la seguridad, el orden, la circulación y la gestión de recursos en los espacios portuarios. No obstante, el desarrollo legislativo no estuvo exento de obstáculos: la multijurisdiccionalidad, la resistencia de actores locales y las dificultades para adaptar las soluciones peninsulares al inmenso mosaico territorial americano impidieron, en muchos casos, la aplicación uniforme del modelo y la consolidación de una red portuaria integrada.

El esfuerzo compilador de la Secretaría de Marina y la progresiva tipificación de competencias, aranceles y categorías, permitió dotar a la Monarquía de una normativa más moderna y funcional. La labor cotidiana de los capitanes de puerto, entre la disciplina castrense y la flexibilidad práctica, contribuyó al protagonismo de los puertos como verdaderos nodos de articulación marítima y, al mismo tiempo, como focos de innovación administrativa y técnica.

Finalmente, el sistema alcanzó su máxima expresión en las últimas décadas del siglo XVIII y primeros años del XIX, hasta que la crisis imperial, la emancipación americana y las reformas liberales del periodo constitucional sentenciaron el fin de un modelo que, pese a sus límites, dejó una huella importante en la Historia portuaria de la Monarquía hispánica.

## 9. ANEXOS

Tabla 1. Capitanías de puerto peninsulares, 1787-1806 (elaborada por la autora)

CAPITANÍAS DE PUERTO PENINSULARES 1787-1806	
CATEGORÍA 1 (CAPITANES DE NAVÍO)	
CÁDIZ	BARCELONA
CATEGORÍA 2 (CAPITANES DE FRAGATA)	
ALICANTE	CORUÑA
CARTAGENA	SANTANDER
MÁLAGA	BILBAO (R.O. 25/12/1806)
FERROL	
CATEGORÍA 3 (TENIENTES DE NAVÍO)	
VALENCIA	SANLÚCAR
SANTA POLA	SEVILLA
PALMA DE MALLORCA	VIGO
MAHÓN	GIJÓN
ALMERÍA	SANTOÑA
ALGECIRAS	TARRAGONA (R.O. 6/05/1806)
CATEGORÍA 4 (TENIENTES DE FRAGATA)	
TORTOSA	MAZARQUIVIR
VINAROZ	CEUTA
IBIZA	PUERTO DE SANTA MARÍA
TORREVIEJA	FUENTERRABÍA (R.O. 9/12/1806)*
ORÁN	SAN SEBASTIÁN (R.O. 9/12/1806)*
CATEGORÍA 5 (ALFÉRECES DE NAVÍO)	
PALAMÓS	SALOU
MATARÓ	AYAMONTE
SAN FELIÚ	
CATEGORÍA 6 (ALFÉRECES DE FRAGATA)	
DENIA	CIUDADELA (R.O. 1/04/1805)
ÁGUILAS	

\* Para tenientes de navío o de fragata, según R.O. de 24 de febrero de 1806.

Fuente: *Grados militares de la Armada a que están asignadas por Reglamento las Capitanías de Puertos de Europa y América según Reales órdenes de 20 de marzo de 1787, 15 de mayo de 1792 y otras que tratan de esta materia.* AGMAB, Capitanías de Puerto, Generalidad, legajo 555.

Tabla 2: Capitanías de puerto americanas, 1792-1806 (elaborado por la autora)

CAPITANÍAS DE PUERTO AMERICANAS 1792-1806	
CATEGORÍA 2 (CAPITANES DE FRAGATA)	
AMÉRICA	LA HABANA
	CARTAGENA DE INDIAS
	VERACRUZ
	CALLAO DE LIMA
CATEGORÍA 3 (TENIENTES DE NAVÍO)	
AMÉRICA	CUBA
	MONTEVIDEO
	GUAYAQUIL (R.O. 13/03/1801)
	CONCEPCIÓN DE CHILE (R.O. 13/03/1801)
	BARACOA (R.O. 26/02/1802)
	TRINIDAD DE CUBA (R.O. 26/02/1802)
	SAN JUAN DE LOS REMEDIOS (R.O. 14/10/1806)
ASIA	NUEVITAS (R.O. 8/08/1807)
	CAVITE
CATEGORÍA 4 (TENIENTES DE FRAGATA)	
AMÉRICA	PUERTO RICO
	TRINIDAD DE BARLOVENTO
	PUERTO CABELLO
	VALPARAÍSO
CATEGORÍA 5 (ALFÉRECES DE NAVÍO)	
MATANZAS	
CATEGORÍA 6 (ALFÉRECES DE FRAGATA)	
AMÉRICA	SANTA CRUZ DE TENERIFE
	LA GUAIRA
	NUEVO ORLEANS
	BUENOS AIRES

Fuente: *Determinación de Capitanías de Puerto para los de América con asignación a las graduaciones siguientes*. AGMAB, Capitanías de Puerto, Generalidad, legajo 5 552. *Grados militares de la Armada a que están asignadas por Reglamento las Capitanías de Puertos de Europa y América según Reales Órdenes de 20 de marzo de 1787, 15 de mayo de 1792 y otras que tratan de esta materia*. AGMAB, Capitanías de Puerto, Generalidad, legajo 555

### **Contribución de autoría**

La concepción, investigación, redacción, revisión crítica y aprobación final del manuscrito es únicamente obra de Marta García Garralón.

### **Agradecimientos y financiación**

Publicación desarrollada en el marco de los siguientes proyectos: «Proa a la mar: Desarrollo, logística y proyección de la Bahía gaditana como nodo naval en el siglo XVIII» (ProyExcel\_01045), Ayudas a Proyectos de Excelencia, en régimen de concurrencia competitiva, destinadas a entidades calificadas como Agentes del Sistema Andaluz del Conocimiento, en el ámbito del Plan Andaluz de Investigación, Desarrollo e Innovación (PAIDI 2020); Proyecto «Connexa Mundi. Desarrollo y articulación de nodos de comunicación global: El litoral gaditano y sus proyecciones, 1880-1820», y Proyecto I+D+i PID2021-126850NB-I00 financiado por MICIU/AEI/ 10.13039/501100011033 y por FEDER/UE y Proyecto El Madrid Americano. Patrimonios compartidos y rutas turísticas en la Comunidad de Madrid, siglos XVI-XXI (AmerMad2-CM), referencia (PHS-2024/PH-HUM-184), financiado por la Dirección General de Investigación e Innovación Tecnológica de la Comunidad de Madrid.

### **Declaración sobre el uso de inteligencia artificial**

La autora declara que no se ha utilizado Inteligencia Artificial en la elaboración de este trabajo.

## 10. BIBLIOGRAFÍA

- Antunes, C. (2010). Early Modern Ports, 1500-1750. *European History Online (EGO)*. Institute of European History. <https://www.ieg-ego.eu/antunesc-2010-en>
- Antunes, C., & Sicking, L. (2007). Ports on the border of the state, 1200-1800: An introduction. *International Journal of Maritime History*, 19(2), 273-286. <https://doi.org/10.1177/084387140701900212>
- García Garralón, M. (2018). Maritime empire and portuary system: The implementation of the Offices of the Harbour-Master in Hispanic America (1787-1820). En J. I. Martínez Ruiz (Coord.), *A global trading network: The Spanish empire in the world economy (1580-1820)* (pp. 131-154). Universidad de Sevilla.
- García Garralón, M. (2022). Seguridad y navegación: Pilotos prácticos o lemanes en las costas del norte peninsular español en el siglo XVIII. En M. R. García Hurtado (Coord.), *Conflictos y tensiones en las sociedades portuarias del norte peninsular (siglos XVI-XIX)* (pp. 185-218). Universidade da Coruña.
- García Garralón, M. (2025a). El establecimiento de una Armada borbónica: Las Ordenanzas de la Armada naval de 1748, hijas de la oposición entre la espada y la pluma.

- En G. Carrasco González & P. Ortega del Cerro (Coords.), *Los rostros de la marina: Proyecciones de la jurisdicción naval en la bahía de Cádiz durante el siglo XVIII* (pp. 111-167). Sílex.
- García Garralón, M. (2025b). La fractura entre la administración y la acción: El conflicto de la espada y la pluma en la marina de guerra española de la segunda mitad del siglo XVIII. En G. Carrasco González & P. Ortega del Cerro (Coords.), *La bahía gaditana en el siglo XVIII: Epicentro del dominio naval español* (pp. 147-166). Universidad de Cádiz.
- González Arce, J. D. (2021). *Bilbao y el mar: Actividad portuaria y navegación en la ría del Nervión durante el reinado de los Reyes Católicos*. Universidad Nacional de Mar del Plata.
- González Arce, J. D. (2025). *El nacimiento de la burguesía vasca: Mareantes, mercaderes y mediadores mercantiles bilbaínos de finales del siglo XV y comienzos del XVI* (3 vols.). Sociedad Española de Estudios Medievales.
- Grafenstein, J. von (2000). Los puertos circuncaribeños y sus vínculos durante las guerras de independencia hispanoamericana. *Latinoamérica. Anuario de Estudios Latinoamericanos*, 33, 137-172.
- Grafenstein, J. von (2006). *El Golfo-Caribe y sus puertos (1600-1850 / 1850-1930)* (2 vols.). Instituto Mora.
- Guiard y Larrauri, T. (1905). *Historia de la Noble Villa de Bilbao*. Imprenta y Librería de José de Astouy.
- Guiard y Larrauri, T. (1913). *Historia del Consulado y Casa de la Contratación de Bilbao y del comercio de la villa*. Imprenta y Librería de José de Astouy.
- Guimerá Ravina, A. (1996). El sistema portuario español (siglos XVI-XX): Perspectivas de investigación. En A. Guimerá & D. Romero (Eds.), *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)* (pp. 125-141). Ministerio de Fomento (Secretaría Técnica).
- Martín Corrales, E. (1996). La proyección mediterránea del sistema portuario español: Siglos XVI-XVIII. En A. Guimerá & D. Romero (Eds.), *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)* (pp. 143-165). Ministerio de Fomento (Secretaría Técnica).
- Martínez Gijón, J. (1969). La jurisdicción marítima en Castilla durante la Baja Edad Media. *Revista de Historia*, 8, 309-322.
- Michon, B. (2016). Les «aires portuaires» françaises au XVIIIe siècle: Approche comparative. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*. <https://doi.org/10.4000/nuevomundo.69935>
- Pérez Fernández-Turégano, C. (2004). El Almirantazgo del Infante don Felipe (1737-1748): Conflictos competenciales con la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina. *Anuario de Historia del Derecho Español*, 74, 409-476.
- Polónia, A. (2010). European seaports in the Early Modern Age: Concepts, methodology and models of analysis. *Cahiers de la Méditerranée*, 80, 17-39. <https://doi.org/10.4000/cdlm.5364>
- Polónia, A. (2017). The European seaport system at the beginning of the Early Modern Age. En G. Le Bouëdec & C. Buchet (Dirs.), *The Sea in History: The Early Modern World* (pp. 148-157). Océanides / The Boydell Press. <https://doi.org/10.1515/9781782049098-019>

- Pousa Diéguez, R. (2019). Gremios y gobierno municipal: Las cofradías de mareantes de Muros y Noia (siglos XVI-XVIII). *Studia Historica. Historia Moderna*, 41, 351-372. <https://doi.org/10.14201/shhmo2019411323351>
- Saupin, G. (2016). Mondialisation et modification des hiérarchies des grands ports de commerce, mi-XVIIe-mi-XIXe siècle. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*. <https://doi.org/10.4000/nuevomundo.69920>
- Serna Vallejo, M. (2003). Una aproximación a las cofradías de mareantes del Corregimiento de las Cuatro Villas de la Costa. *Rudimentos Legales: Revista de Historia del Derecho*, 5, 299-348.
- Serna Vallejo, M. (2018). La jurisdicción marítima de las cofradías de pescadores en el corregimiento de las Cuatro Villas de la Costa y los conflictos derivados de su existencia. *Investigaciones Históricas: Época Moderna y Contemporánea*, 38, 49-76. <https://doi.org/10.24197/ihemc.38.2018.49-76>
- Serna Vallejo, M. (2023). El gobierno y la justicia en los puertos de la monarquía en el siglo XVIII: La implantación del capitán de puerto. *Clío & Crimen*, 20, 203-241. <https://doi.org/10.1387/clio-crimen.25735>
- Solbes Ferri, S. (2014). El control del gasto de la Marina en las Secretarías de Estado y del Despacho: Los pagos de la Tesorería General en la primera mitad del siglo XVIII. En M. Baudot Monroy (Coord.), *El Estado en guerra: Expediciones navales españolas en el siglo XVIII* (pp. 147-194). Polifemo.