



**FRAUDE EN LOS NAVIOS DE REGISTRO
DE CANARIAS A LAS INDIAS**

BIBIANO TORRES RAMÍREZ

El 31 de marzo de 1714 salía del Puerto de Santa Cruz el navío Nuestra Señora de Begoña y San Ignacio¹, con destino a La Habana, gozando del registro de la permisión concedida a la isla, siendo su capitán y maestre D. Luis Costero, realizando su entrada en aquel puerto el 17 de mayo. Hasta aquí, todo normal, como uno más de los muchos navíos que hacían el comercio en aquellos primeros años del siglo XVIII y que siempre se vio en la península como un peligro para el suyo.

Para aquel viaje, por escritura otorgada en Santa Cruz, el 18 de noviembre de 1713, por D. Luis Costero, como principal, y D. Esteban Porlier, como su fiador, se habían obligado a la salida de aquel navío para navegar a La Habana, y pagar los derechos hasta en cantidad de 4.000 ducados, que era hasta lo que el fiador se comprometía, especificándose “que si acaso los interesados de La Habana —los otros dueños del navío— quisiesen navegar con él a otros puertos, D. Luis Costero, que administraba la parte que le correspondía a D. Juan de Fau, dueño de una cuarta parte del navío, pudiese vender².”

Los acontecimientos que dieron lugar al fraude que queremos relatar comienzan en La Habana, al ser vendido el navío a la Compañía francesa que en aquella isla ejercía el Asiento de negros. La escritura de esta venta, a la que luego nos tendremos que referir fue otorgada el 1 de marzo de 1714³. Y una vez efectuada, el factor de la Compañía, Juan Bautista Jouncheé, solicita a las autoridades habaneras licencia para cargar en el Nuestra Señora de Begoña, los efectos que de ella tenía negociados. Para ello presentó Jouncheé una real cédula la cual le daba facultad a la Compañía que representaba para comprar cualquier embarcación que necesitase y cargarlas con los efectos del Asiento. Hubo diversos pareceres entre los oficiales reales de La Habana, no

considerando algunos legal el otorgarla, por lo que ofrecieron como alternativa al factor que en el puerto se hallaban los galeones de Tierra Firme, del cargo de D. Antonio de Echevers, que constaba de seis bajeles, teniendo suficientes buques para sus necesidades. Y que también estaba por llegar la flota de la Nueva España, comandada por D. Juan de Ubilla, en la que igualmente podría embarcar todas las mercancías del Asiento, que según él eran percederas y tenía necesidad urgente de embarcar⁴.

En su insistencia por conseguir la licencia refirió como otros navíos de registro procedentes de Canarias se habían aplicado a otros comercios, y que también tenía necesidad de enviar a Francia muchos franceses que allí estaban, los cuales el Rey de Francia habían ordenado fuesen embarcados en "El Melfor", navío francés que había ido a Cartagena y Portobelo a recoger efectos de la Compañía, pero que desde Santo Domingo había regresado directamente a Francia sin completar su misión⁵.

A pesar de todas estas alegaciones, permaneció la determinación de denegar la licencia, ordenándose que el navío cargase en retorno de su registro a Canarias.

Es entonces, ante aquella negativa de las autoridades habaneras, cuando el maestre Luis de Costero alega hallarse imposibilitado de cumplir con su retorno a Santa Cruz. Según sus declaraciones él llevaba una serie de negocios suyos y de particulares que iban a su cuidado, los cuales le obligaban a permanecer en la isla, y por ello otorga su poder a Carlos Alvarez, cediéndoselo la maestría⁶.

Este Carlos Alvarez, nuevo maestre de la embarcación que nos ocupa, figura como natural de Tenerife, hijo de un carpintero de la isla, pero que residía en La Habana, donde se había casado. Según Costero era "persona de suficiencia y actividad para que en su lugar lo hiciera". Y es el que solicita licencia para navegar de regreso al Puerto de la Cruz con el registro, la cual le es concedida, pudiendo cargar sólo los frutos permitidos y no otras cosas. Para ello tuvo que conseguir fianza, la cual le fue dada por Jacinto Polanco, vecino de La Habana, hasta en cantidad de 2.000 ducados⁷. Cuando el proceso del asunto que seguimos llegó al Consejo de Indias, el Fiscal de él refirió que ésto fue totalmente ilegal por ser el derecho del maestraje personal sin que Costero lo hubiese podido ceder. Al igual que tampoco la venta en la que éste intervino por considerarse el navío hipotecado hasta su retorno a las Canarias⁸.

Con esa nueva licencia concedida para retornar el registro, el navío cargó, después de ser carenado, pero el rumbo que siguió fue el de



Bayona. Formaban parte de aquella tripulación muchos de los marineros que habían hecho el viaje de ida, pero los dos tercios de ella ahora eran franceses. Estos eran 34 y había sido nombrado como capitán de él Mr. Samuron, que al igual que su segundo —Mr. Bigotes— era francés⁹.

Figuraba en el registro para Santa Cruz que el navío había cargado 600 quintales de palo de Campeche, 193.050 libras de tabaco en polvo, 10.200 de tabaco en rama, 480 arrobas de azúcar blanco, 240 de azúcar quebrado, 387 cueros morrudos al pelo y 226 cueros de novillos al pelo¹⁰.

Con esta carga aportada por la Compañía francesa, sin que ningún otro cargador interviniese en el registro, el navío partió de La Habana hacia Francia el 24 de diciembre de 1714, haciendo escala en la Martinica. También la estancia en esta isla está rodeada del misterio. Parece ser, según algunas declaraciones de marineros que posteriormente testificaron en La Laguna, que el navío hacía agua y eso motivó dirigirse a aquel puerto, donde se descargó parte de la carga que llevaba hasta descubrir la vía, pero que toda la mercancía volvió a bordo una vez reparado el navío. Algún marinero añade que “salvo algún saquillo de tabaco que se vendió para refresco de la gente de mar”¹¹.

Después de una permanencia en aquel puerto de casi tres meses, el navío siguió su derrota hacia Francia, llegando al puerto de San Juan de Luz, donde soltó parte de su alijo por no poder entrar tan cargado por la bocana del puerto de Bayona, completando aquí su viaje en el mes de mayo de 1715. El navío, que sepamos, nunca regresó a Tenerife.

Como consecuencia de estos sucesos el Juez de Canarias proveyó auto —11 de febrero de 1715— contra el maestre D. Luis Costero y su fiador D. Esteban Porlier para conocer lo sucedido, y obtenida las noticias dio cuenta al Consejo de Indias, el cual le contesta de inmediato recriminándole no haber seguido aquella causa y ordenándole que siguiese el proceso¹².

De resulta de éste, Luis de Costero fue condenado en 2.000 ducados para la Cámara, y 5.152.657 maravedís de plata que importaban los derechos de entrada y salida de las mercancías que se habían cargado en La Habana en 377.907 maravedís pertenecientes a los derechos del Consulado. Y a Don Esteban Porlier en 4.000 ducados, según la fianza que otorgó¹³.

Esta sentencia fue apelada por Costero al Consejo de Indias, organismo que la confirma, en sentencia de vista, el 11 de septiembre de 1717, añadiendo ahora que inhabilitaba al maestre para cualquier comercio con las Indias. Y declaraba por decomiso el navío y toda la carga que había sacado de La Habana, y como consecuencia de ello lo



condenaba a pagar 18.000 pesos —el valor del navío— y todo el importe de la carga. A la vez ordenaba al Juez de Canarias que procediese también contra los otros dueños del navío, los habaneros, que habían vendido a un extranjero, y contra Don Juan Polanco, que había salido como fiador de Carlos Alvarez, el nuevo maestre del navío¹⁴.

Como consecuencia de esta sentencia se abrió proceso a los comerciantes habaneros que habían intervenido en aquel negocio. Proceso que no hemos hallado. Sólo sabemos algunas consecuencias que resultaron, no muchas, sobre algunos de ellos, a los que se les confiscaron sus bienes, o fueron puestos en prisión.

La sentencia motivó también ordenar a las autoridades de La Habana para que no admitiesen ventas de navíos ni traspasos de registros de los capitanes y maestros que llegasen con dichos cargos y que fuesen obligados a retornar a donde salieron¹⁵. Circunstancias, que si nos atenemos a lo que manifiesta el proceso que seguimos, eran bastante frecuentes.

A la sentencia dictada por el Consejo de Indias apelaron nuevamente tanto Costero como Porlier y los nuevos documentos que aportan en su alegación motivaron que en la sentencia de revista que se da el 12 de marzo de 1718, aunque confirma la anterior contra ellos, agrega que por hallarse implicado en el asunto el juez de Canarias se reserva el derecho al fiscal para que contra él pida lo que más convenga¹⁶.

Y así fue, siguiéndose un largo proceso al Juez de Canarias¹⁷ que nos esclarece particularidades de aquellos comerciantes que intervenían en el negocio de los navíos de registro a las Indias. Por sentencia dada en La Laguna a 16 de agosto de 1721 se da por libre al Juez, pero al ser condenado éste a las costas motivó nueva apelación que no concluye hasta el 30 de julio de 1737, fecha en que el Consejo de Indias confirma la anterior¹⁸.

También en el año citado de 1721, por Real Decreto de Su Majestad se indultaba, absolvía y daba por libre a Don Luis Costero y demás interesados en el navío Nuestra Señora de Begoña, devolviéndoles todos los bienes que se hallasen embargados en la ciudad de La Habana como en las islas Canarias y demás partes “por el servicio de 3.000 doblones que hizo de contado en esta Corte”¹⁹. La fecha de expedición del despacho es del 23 de agosto de 1721. La sentencia absolviendo al Juez de Canarias está firmada sólo siete días antes. No hay más remedio que atribuir tal coincidencia a que ambos asuntos se mantuvieron ligados hasta el final.



Los hombres implicados en el fraude

Sin duda la figura más destacada de este tráfico que relatamos es Don Bartolomé de Casabuena, el cual ejerció el juzgado y superintendencia general del Comercio de Indias con Canarias desde el 15 de enero de 1712, cargo que ejerció en propiedad por el título de renuncia que a su favor hizo su madre como su único y heredero, y que en ella había recaído por la herencia de su otro hijo Don Pedro Casabuena y Mesía, el cual había fallecido en Cádiz en 1709²⁰.

Antes de ser Juez estaba considerado como el más importante comerciante de las islas²¹, habiendo llegado a ellas muy joven, para dirigir él y su hermano los negocios que habían heredado de su tío Don Bernardo de Fau, comerciante de Cádiz, que al retirarse de los negocios se los pasó a ellos. Y al morir Don Pedro quedó al frente de aquella compañía él sólo.

Una vez que fue nombrado Juez, traspasó todos los negocios a Juan José de Fau, gaditano, del que la documentación dice que “sin ser parte del dicho Don Bernardo de Fau” llegó a Tenerife para ponerse al frente de ellos²². Como veremos existen acusaciones que actuaba como simple testafarro de Casabuena, que era el que de verdad dirigía todas las negociaciones.

Debió de poseer Don Bartolomé una gran fortuna, y quizá por ello no podamos referir sus muchos bienes. Cuando en el proceso que se le siguió se declaró el embargo de ellos se notifica que “aunque el Juez de Indias tiene otros muchos bienes no pasó a sus embargos porque son notorios y con los que quedan embargados y el mismo Juzgado de Indias que es suyo en propiedad, como es notorio, tiene para pagar aunque fuesen muy grandes cantidades las que resultaren de condenaciones en esta causa de que doy fe”²³.

Otro personaje destacado de este episodio es Juan Bautista Jouncheé. Nacido en Saint Maló debió de llegar a La Habana como factor de la Compañía francesa del Asiento de Negros, cuando ésta inicia sus actividades.

Al margen de dicho cargo debió de verse mezclado en el tráfico clandestino durante toda su estancia en aquella isla. Conocemos cómo en diversas ocasiones se le puso cargos de comerciar ilegalmente con los puertos de Trinidad, Espíritu Santo y otros de la isla, vendiendo en ellos particularmente muchas de las mercaderías que recibía de Francia en los navíos de la Compañía. Bien sólo o formando compañía, a la que llamaban La Noble, con Don Juan de Justis y otros comerciantes destacados de la isla, habiendo acusaciones de conciertos hechos con los gobernadores y los oficiales de la Aduana²⁴.



En los navíos de la Compañía del Asiento enviaba plata a Francia que volvía a La Habana convertida en mercaderías para seguir el comercio. Y hasta en navíos particulares franceses, como el que llevó a La Habana su hermano Don Pedro Joncheé, con más de 200.000 pesos en mercaderías²⁵.

Terminada la etapa del comercio de la Compañía francesa siguió residiendo en La Habana. Y sabemos que junto a esas actividades mercantiles, más o menos ilícitas, contaba con una alta estimación en aquella Habana de principios del siglo, donde hasta el obispo Don Jerónimo Valdés testifica en su favor; cómo su influencia era la suficiente para hacer desaparecer de los archivos oficiales los autos que en alguna ocasión se siguieron contra él, o cómo puso a disposición de España embarcaciones francesas para defender el presidio de San Agustín de los ataques ingleses²⁶.

En 1715 solicitó licencia para se le librase de la fianza que tenía dada como factor de la Compañía francesa y poder venir a España a defenderse los cargos que se habían hecho²⁷ y a pesar de que al año siguiente fue relevado de ella, continuó permaneciendo allí²⁸. Según declaraciones parciales a él, para poner cobro a intereses atrasados de su Compañía. Pero la realidad era que seguía comerciando con los productos de la isla.

Pero ya en esos años su suerte había cambiado. Tal vez dejase de ser asistido por las autoridades de la isla y en 1717 fue embargado a petición del Real Asiento de Inglaterra por intereses que pretendía ésta contra la Compañía francesa, y en 1720 por sacar una partida de tabaco de aquel puerto fue apresado en el castillo de San Salvador de la Punta. Se da la circunstancia que la certificación de la prisión está firmada precisamente por Don Manuel José de Justis, sargento mayor de La Habana, hijo del socio de su compañía, y con el que también había mantenido después otros negocios. Y en dicha prisión falleció el 21 de septiembre de 1720²⁹.

Otro de los miembros de este tráfico fue el citado Manuel José de Justis, que fue sargento mayor de La Habana, desde 1712³⁰. Hijo de Don Juan de Justis, uno de los comerciantes más destacados de La Habana, figura como uno de los dueños del navío N.º Sra. de Begoña e intervino en la venta que de él se hizo a la Compañía francesa. Como resultado del proceso que sobre ello se siguió en 1720 se le embargaron sus bienes y fue puesto en prisión, saliendo de él absuelto y volviendo a su alto cargo en la isla³¹.

El otro personaje habanero que aparece complicado en el fraude es Don Miguel de Ambulodi, cuya participación debió de ser muy desta-



cada. Fue uno de los dueños del navío desde que éste se construyó y en el proceso aparece como el que contrató a toda la tripulación española cuando partió para Bayona y quien pagó los empréstitos que los marineros recibieron³². En la época en que se llevó a cabo el embargo de sus bienes, como resultado del conflicto, ya había fallecido.

Entre los implicados figura también Don Esteban Porlier, como fiador del maestre Don Luis Costero. Debió de llegar a Tenerife en 1708 ó 1709 y fue nombrado cónsul de Francia en las islas Canarias el 1 de julio de 1714³³ y aunque su nombramiento era sólo por tres años, debió de permanecer en aquel cargo muchos más, pues cuando en 1721 se le notifica la orden de carcelería, por el proceso que contra él se seguía, dice que no podía guardarla por ser cónsul, ni tampoco consentir guardas, ya que como tal estaba protegido por el Real y Supremo Consejo de Estado, de donde dimanaba su título³⁴.

Por aquellas fechas residía en La Laguna y tenía otra casa en el Puerto de Santa Cruz, apareciendo entre sus propiedades también una hacienda de viña, tierra calma y casa en el paraje de Baxamar, 5 cercados en la isla de Canaria, otra viña en el Pago del Sausal y otra en Tegueste³⁵.

Y la figura central del fraude que relatamos es sin duda Don Luis de Costero, maestre y capitán del navío hasta la llegada de éste a La Habana en 1714. Natural de Fuenterrabía, como sus padres José Costero y Agustina Mengarrieta, debió de llegar a Tenerife, vía Cádiz, muy joven, y allí casarse con Sebastiana García Martínez, de familia asentada en el Valle de Guerra³⁶.

Trabajó en la casa del Marqués de Villanueva del Prado, sin que sepamos en qué ocupación, hasta que lo hallamos como capitán y maestre del navío N.ª Sra. de Begoña. Según algunos testimonios “por la amistad, compadrazgo y algún parentesco que tenía con Don José de Justis”. No hemos podido relacionarlo con éste y sí con Don Bartolomé de Casabuena que le llama en una ocasión por escrito “Señor Compadre”³⁷. De ser nominado con esa cariñosa expresión por el Juez de Canarias en 1712, pasó a ser condenado a prisión al año siguiente por el mismo, al regresar del primer viaje que realizó a La Habana en el “Begoña”.

Aunque fue el principal culpado en aquel fraude, consideramos que no debió de tener mayor culpa que otros de los implicados. Hay, por supuesto, suficientes pruebas para considerarlo muy interesado en aquel embrollo. Quizá la mayor sea la que manifiesta al decir que “se halla quieto y sosegado en la provincia de San Sebastián, su patria, de donde lo sacaron los referidos para gobernar dicho navío sin haber tenido en





él otro interés ni incumbencia que la de maestre en que se mantuvo con la más entera satisfacción de todo aquel comercio³⁸. La documentación nos permite rechazar esta afirmación pues Costero residía en Tenerife mucho tiempo antes con su familia.

En otra alegación que hace en su defensa también se nos manifiesta falsamente al decir que no pudo oponerse a la venta del navío por tener sólo representación de una cuarta parte de él y que con esa venta “le quedó el mismo dolor y desconsuelo de haberle quitado su modo de vivir y mantener sus obligaciones, pues vendido el navío fue consiguiente que expirase el manejo de administrador que él tenía y que el traspaso posterior del registro fue necesario como anejo del mismo navío vendido³⁹. No concuerda en absoluto con que después de aquellos sucesos figure como embarcado en el mismo navío hasta Bayona y aunque no consta que intervenga en aquel negocio es muy difícil pensar que no fuese así. No había otro motivo para permanecer en aquella embarcación.

Después de desembarcar en Bayona se pierden las noticias sobre él. Las que tenemos nos las proporcionan su mujer y su hijo que son los que testimonian en el proceso y siempre se refieren a él como ausente de las islas. Por ellos sabemos que volvió a La Habana para hacer allí sus probanzas. La única noticia cierta es que en 1717 se hallaba en Madrid litigando ante el Consejo de Indias⁴⁰, y donde muy posiblemente permaneció hasta 1721, que es cuando hace entrega de los 3.000 doblones que le sirvieron para ser indultado.

Se le acusa en la documentación del proceso de ser “bullicioso, orgulloso y ardiente” y de haber dicho, refiriéndose a Casabuena de “que le había de sacar un ojo aunque él perdiese los dos”. Por los embargos que de sus bienes se le hicieron sabemos que vivía en la calle Real, en casas de alto y bajo y que poseía varias suertes de viñas en diversos lugares de Tenerife: una en el Pago de Geneto, con su casa y lagar, y una hacienda en el lugar de Tacoronte⁴¹. No olvidemos el dinero que ofreció para el indulto, lo cual hace suponer que no debió de irle muy mal en los negocios en que se hallaba envuelto.

Historia del navío

Uno de los asuntos que más destacan a lo largo del proceso que siguió, es la historia del navío hasta el momento de su venta a la Compañía francesa, hecho que se produce el 23 de octubre de 1714. Los inicios hay que remontarlos al año 1711, fecha en que llega a San Sebastián D. Francisco Gómez, vecino de La Habana, llevando instruc-

ciones de D. Juan de Justis, de D. Miguel de Ambulodi, de D. Juan Bautista Jouncheé, todos ellos residentes en La Habana, y de D. Bartolomé de Casabuena, vecino de Tenerife, para fabricar un navío de 250 toneladas, el cual portaba carta de Justis para D. Pedro de Bengoechea, dándole orden en ella para que pagase todo lo necesario para la construcción, encargándose de ella el maestro fabricante Antonio de Gonzalorena⁴².

Esto es lo sostenido por Costero. Según Casabuena la proposición de formar parte de aquella Compañía se la hace Francisco Gómez, en 1710, cuando llega a Tenerife, en nombre de Don Juan de Justis, con cuya casa tenía correspondencia y confianza desde hacía muchos años. Y que lo aceptó por ello y por el bien del comercio de la isla. Añade en su alegación que nunca supo que fuese interesado Jouncheé en el navío, pues no consideró a otro sino a Juan de Justis y que si éste hizo partícipe a otros en el negocio sería en secreto y sin comunicárselo a él⁴³. De todas formas, cuando el navío llega a Tenerife para iniciar el tráfico ya Casabuena es Juez de Canarias y por tanto legalmente no puede comerciar con él, por lo cual pone su parte en manos de Don Juan de Fau, al igual que todos sus negocios, como ya hemos dicho.

Siguiendo siempre la declaración del maestro Luis de Costero eran dueños del navío Don Juan de Justis de la mitad de él, una cuarta parte pertenecía a Don Miguel de Ambulodi y de la otra cuarta parte figuraba como dueño Don Juan de Fau Casaus, pero como testaferro de Don Bartolomé Casabuena. Y aún más, llega a decir que la mitad que figuraba a nombre de Justis correspondía por igual a Casabuena y a Juan Bautista Jouncheé, el futuro comprador de todo el navío en nombre de la Compañía que representaba⁴⁴.

El pago de la fábrica y aparejo del navío nunca estuvo tampoco muy claro. De la cuenta presentada por D. Pedro Bengoechea quedaron por cobrar 2.196 escudos de la parte que correspondía a Casabuena, los cuales a pesar de que aquél dio orden a su agente, Francisco Gómez, para que los cobrase en Tenerife no lo consiguió. Esto motivó que en el primer viaje de registro que realizó el navío a La Habana fuese cobrada la deuda de los efectos que en él llevaba registrados D. Juan de Justis, que era el que había firmado la carta orden entregada a Bengoechea para la construcción del navío. Por ello, llegando Costero a La Habana fue demandado por Pedro Polanco y le embargó los efectos que llevaba de Casabuena, viéndose obligado a depositar la cantidad de la deuda en poder de Don Manuel de Miralles⁴⁵.

Al margen de estos conflictos entre los propietarios del navío, hay que referir otras circunstancias de éste. Habiendo salido para realizar su



primer viaje desde Santa Cruz, por escasez de agua tuvo que arribar antes a la Martinica en donde se proveyó de ella. Y a la salida de aquella isla diversos temporales la arrastraron hacia San Francisco de Campeche, alijando allí la mayor parte de su carga. Allí tuvo que permanecer varios meses a causa de la presencia de enemigos en aquellas costas, no llegando a La Habana hasta el 27 de septiembre de 1712⁴⁶. Esto es lo que oficialmente consta en la documentación, pero a la vista de lo ocurrido en el segundo viaje podríamos estar también en otro caso de fraude, comerciando clandestinamente con los franceses.

Por el arqueo que en aquel puerto se le hace sabemos que tenía 160 toneladas útiles de carga y que estaba tripulada por 80 hombres⁴⁷. Y preparado el registro inicia su viaje de vuelta a Tenerife, el cual provocará nuevos conflictos entre aquellos comerciantes. Cuentas pendientes entre ellos darán lugar a nuevos roces. Deuda que Justis mantenía con Fau, siempre éste como testaferro de Casabuena, motivó que el Juez procediese contra Costero, mandando su apresamiento y deteniendo el navío en el puerto, a pesar de la permisión que ya tenía para hacer otro viaje a La Habana, viéndose obligado Costero a depositar los 1.920 pesos que importaba la deuda⁴⁸.

Estos litigios hacen que Don Juan de Fau se despida de la Compañía, al menos jurídicamente. Hizo una proposición a los otros dueños de comprarles sus partes en 12.000 pesos o él vender la suya en 4.000. Aquellos no acceden a la venta⁴⁹ y es él el que por escritura hecha en La Laguna el 15 de septiembre de 1713 vende su parte a Don Esteban Porlier. Según su declaración lo hizo porque se hallaba disgustado con los dueños habaneros y especialmente por haber muerto Don Juan de Justis, con cuya casa tenía correspondencia⁵⁰.

Y con Porlier como nuevo copropietario y con Costero de maestre parte de nuevo "El Begoña" hacia La Habana. Y una vez allí ocurren los sucesos con que iniciamos este trabajo y que dieron lugar a la venta del navío. Por escritura otorgada el 23 de octubre de 1714, Don Manuel José de Justis, sargento mayor de La Habana, Don Miguel de Ambulodi y Don Luis Costero, éste en nombre de Porlier, venden a Don Juan Bautista Jounceé, que pasa a ser el único dueño.

La venta es estipulada en 18.000 pesos, de los cuales Justis como poseedor de la mitad del navío recibe 9.000, y 4.500 tanto Ambulodi como Costero, en nombre de Porlier⁵¹. Venta que según el Fiscal del Consejo de Indias fue totalmente simulada para cometer el fraude que de inmediato se produjo al desviar el destino del navío hacia Bayona⁵².





NOTAS

1. 1716-18. El Fiscal de S. M. con D. Luis Costero, maestre del navío "N.ª Sra. de Begoña" por el extravío que hizo al reino de Francia. A.G.I. Esc. de Cámara, 950 B.
2. Puerto de la Cruz, 18 de noviembre de 1713. Fianza otorgada por Don Esteban Porlier. Doc. cit.
3. Escritura de venta del navío "N.ª Sra. de Begoña". Doc. cit.
4. Decreto de 27 de octubre de 1714. Doc.cit.
5. Petición de licencia solicitada por Juan Bautista Jounceé. Doc.cit.
6. La Habana, 17 de noviembre de 1714. Poder dado por Luis Costero a Luis Alvarez. Doc.cit.
7. La Habana, 21 de noviembre de 1714. Fianza otorgada por Don Jacinto Polanco. Doc. cit.
8. Madrid, 12 de marzo de 1717. Informe del Fiscal del Consejo de Indias. Doc. cit.
9. Puerto de la Cruz, 11 de febrero de 1715. Declaración de Francisco Romero, maestre. Doc. cit.
10. La Habana, 19 de diciembre de 1714. Recibo que otorga Carlos Alvarez de lo registrado en el navío. Doc. cit.
11. Declaraciones de la tripulación en el proceso seguido a Costero. Doc. cit.
12. Madrid, 15 de julio de 1715. Carta de Don Diego Morales Velasco a Casabuena. Doc. cit.
13. Sentencia pronunciada por el Juez de Canarias el 30 de junio de 1716. Doc. cit.
14. Id.
15. Sentencia de vista dada por el Consejo de Indias el 11 de septiembre de 1717. Doc. cit.
16. Sentencia del Consejo de Indias de 12 de marzo de 1718. Doc. cit.
17. Madrid, 13 de marzo de 1718. R. P. a los oídos de la Audiencia de Canarias. El Fiscal con D. Bartolomé de Casabuena sobre excesos que cometió con el navío "N.ª Sra. de Begoña". 1716-1717. Esc. de Cámara, 950 B.
18. Sentencia dada por el Consejo de Indias. Doc. cit. nota 17.
19. Real Decreto de 12 de julio de 1721. Doc. cit. nota 1.
20. 1721. Declaración de Don Bartolomé de Balbuena. Doc. cit. nota 17.
21. La Laguna, 24 de agosto de 1721. Carta del oidor Tolosa a S. M. Doc. cit. nota 17.

22. La Laguna, 13 de enero de 1712. Poder dado por Casabuena a Fau. Doc. cit. nota 17.
23. La Laguna, 14 de julio de 1721. Certificación de los bienes de Casabuena. Doc. cit. n. 17.
24. 1710. Cargos que pone al gobernador de La Habana el juez pesquisidor Don Mateo de Agüero. Aud. de Santo Domingo, 413.
25. 1710. Cargos puestos por el pesquisidor Agüero a Juan Bautista Jouché. Aud. de Santo Domingo, 413.
26. 1718. Pesquisa seguida por Don Mateo de Agüero contra Don Juan Bautista Jouché. Esc. de Cámara, 118 A.
27. Madrid, 1 de diciembre de 1715. Consulta de la Junta de Indulto a S. M. A. de Santo Domingo, 325.
28. Madrid, 12 de febrero de 1716. R. C. relevando a Juan-Bautista Jouché de la fianza. A. de Santo Domingo, 337.
29. Certificación de su muerte. A. de Santo Domingo, 487.
30. La Habana, 27 de junio de 1716. Certificación de los servicios de Don Manuel José de Justis. Aud. de Santo Domingo, 378.
31. La Habana, 1 de noviembre de 1720. Carta a S. M. del gobernador. Doc. cit. nota 17.
32. Declaraciones de los marineros del "Begoña". Doc. cit. n. 1.
33. R. C. aprobando su nombramiento de cónsul de Francia. Doc. cit. nota 17.
34. Alegación de Porlier. Id.
35. Embargo de los bienes de Porlier. Id.
36. Datos sacados del proceso que contra él se siguió. Doc. cit. n. 1.
37. Santa Cruz, 7 de mayo de 1712. Carta de Casabuena a Costero. Id.
38. Alegación de Costero en su proceso. Id.
39. Id.
40. Madrid, 17 de marzo de 1717. Poder otorgado por Costero. Id.
41. Embargo de los bienes de Luis Costero. Id.
42. San Sebastián, 21 de julio de 1717. Información solicitada por Luis Costero. Id.
43. Alegación de Don Bartolomé Casabuena. Doc. cit. n. 27.
44. Instrucción del oidor de Canarias en el proceso seguido a Casabuena. Doc. cit. n. 27.
45. Doc. cit. nota 42.
46. Certificación de la vista al navío. Aud. de Santo Domingo, 409.
47. La Habana, 20 de octubre de 1712. Certificación del arqueo del navío. Aud. de Santo Domingo, 409.
48. Proceso seguido a Costero. Doc. cit. n. 1.
49. La Habana, 8 de julio de 1713. Carta de Justis y Ambulodi a Fau. Doc. cit. n. 1.
50. Del proceso seguido a Porlier. Doc. cit. n. 1.
51. La Habana, 23 de octubre de 1714. Copia de la escritura de venta del navío "Begoña". Doc. cit. n. 1.
52. Informe del Fiscal del Consejo de Indias en el proceso seguido a Costero. Doc. cit. n. 1.

