



Ilustración de la portada:

PLANO DE LA BAHÍA Y PUERTO DE LA CORUÑA. (Col. AGP)

Jaques - Nicolas Bellin. ATLAS MARÍTIMO (tomo IV). 1764.

Publicado el mismo año de la concesión de los Correos Marítimos.

## NOTA DEL AUTOR

Dice el tango que “veinte años no es nada” y así debe de ser ya que hace algo más de veinte años que ya expuse algunos de los argumentos que desarrollo en esta monografía.

La invitación de Joan Samper me ha motivado a aumentar los datos aportados entonces y a analizar con otros enfoques algunos de los expuestos con anterioridad. Todo esto con el fin de llevar al conocimiento del lector la importancia que representaron para la ciudad de La Coruña los dos servicios postales de los que se trata en este pequeño trabajo.

La ciudad tiene contraída una deuda con estos correos que influyeron decisivamente en el despegue económico y cultural que experimento a lo largo del siglo XVIII. Una deuda, no suficientemente reconocida en su real medida, es la que se tiene con estos servicios postales. La importancia de los correos no siempre se valora debidamente como parte de la Historia de los pueblos.

Yo quiero reivindicar esa importancia desde este trabajo que Subastas Europa tiene la generosidad de publicar y distribuir gratuitamente. Trabajo que quiero dedicar al recuerdo del amigo José M<sup>a</sup> Sempere que siempre me animaba a colaborar con esta publicación.



Litografía de La Coruña en el s. XIX. (Col. AGP)



C/ Balmes 266, ent. 5  
08006-Barcelona  
Tel. 93 127 20 32 - 237 00 15

[www.subastaseuropa.com](http://www.subastaseuropa.com) [info@subastaseuropa.com](mailto:info@subastaseuropa.com)

**Subastas Europa**

# La línea Falmouth-Coruña

(1689-1815)

## ANTECEDENTES

Desde mediados del siglo XVII se venían produciendo diversos incidentes con los correos españoles que transitaban por territorio francés, eran frecuentes las detenciones, los retrasos e incluso la apertura de las valijas. La carrera de San Sebastián a Bruselas era una de las que más incidentes registraba, llegándose a desvalijar las sacas de correspondencia. Las quejas tanto del Correo Mayor de España, Catalina Vélez de Guevara y Tassis como del Correo Mayor de Flandes el Príncipe Eugenio de la Tour y Tassis fueron continuas ante François Michel Le Tellier de Louvois, Marqués de Luvois, hombre fuerte del gobierno de Luis XIV y máximo responsable de las postas francesas. Quejas que también transmitían los embajadores y distintos ministros del Gobierno español, con resultados prácticamente nulos.

Se firmaron varios protocolos y acuerdos que al poco tiempo se convertían en papel mojado y no evitaban los continuos desmanes de las autoridades francesas para con nuestros correos. Tampoco ayudaba para arreglar el problema la enemistad personal existente entre el Marqués de Leuvois y el Príncipe de la Tour y Tassis, que complicaba cualquier intento de acuerdo efectivo.

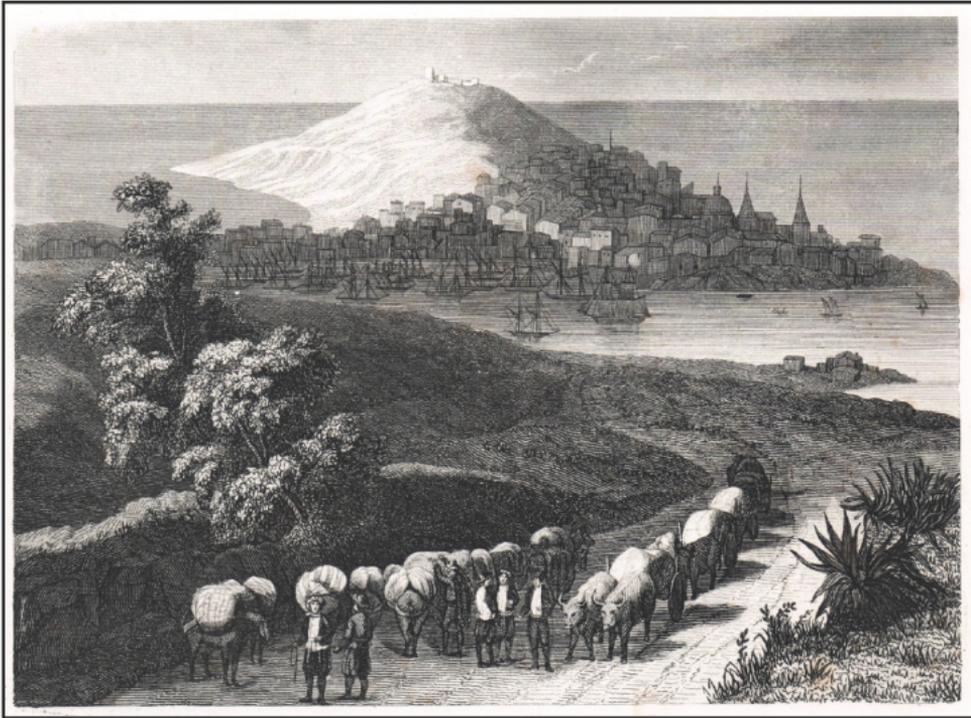
Se llegaron a aplicar soluciones imaginativas, como el envío de la correspondencia oficial a Flandes y viceversa por medio de "correos confidentes", que al no transitar por las rutas oficiales pasaban desapercibidos para las autoridades francesas.

Estas anomalías afectaban muy particularmente a los correos entre España e Inglaterra que, casi en su totalidad, transitaban por territorio francés y utilizaban la comunicación marítima entre Calais y Dover.

En 1685 se firmó un acuerdo entre los Correos Mayores de París y Bruselas por el cual el Príncipe de la Tour y Tassis pagaría al Marqués de Leuvois la cantidad de 4.000 florines anuales para poder transitar por Francia la correspondencia de los Países Bajos y Alemania para España, también cada quince días la cursada entre España y Gran Bretaña, esta sería enviada por mar vía Ostende evitando así parte de los problemas causados por Leuvois.

## LA SOLUCION DEL PROBLEMA

La operatividad de las comunicaciones hispano-británicas mejoró algo con el acuerdo de 1685, pero el sistema adolecía de lentitud y no siempre estaba exento de inconvenientes a su paso por suelo francés. Esta situación preocupaba en extremo a las autoridades españolas y británicas, especialmente al Duque de York, Jacobo Estuardo, quien hizo varias manifestaciones abogando por una comunicación directa y regular por vía marítima entre Inglaterra y España. Coronado Rey de Inglaterra como Jacobo II, a la muerte de su hermano Carlos II, continuó su preocupación por esta situación que tanto perjudicaba las relaciones comerciales entre ambos países y ordenó estudiar las soluciones posibles.



**Grabado de La Coruña a principios del s.XIX. (Col. AGP)**

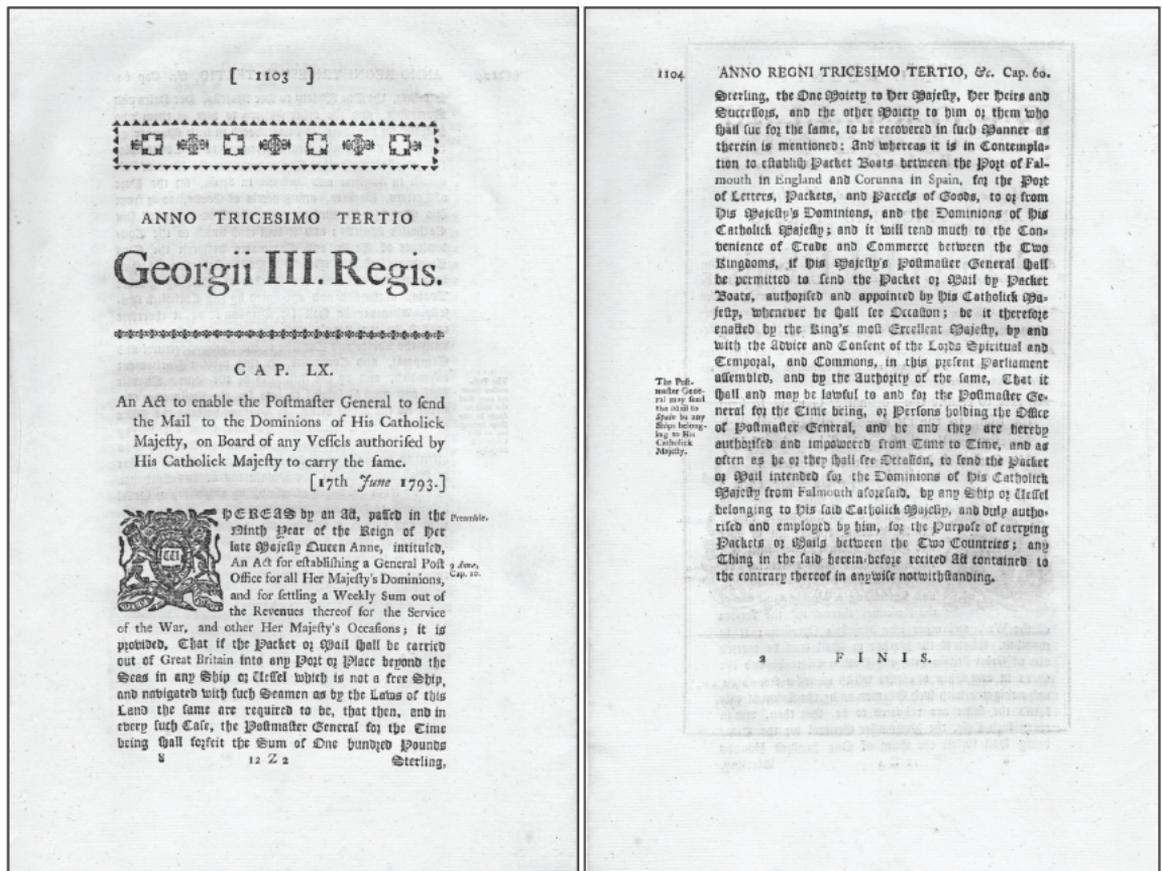
Depuesto Jacobo II en 1688, le sucedió su hija María II y su yerno Guillermo III de Orange y fueron ellos los que, como consecuencia de la guerra con Francia, pusieron en funcionamiento la esperada línea directa de comunicación entre Inglaterra y España en 1689.



**Grabado de Falmouth a principios del s.XIX. (Col. AGP)**

Los estudios realizados concluyeron que los puntos más idóneos para el nuevo servicio serían el puerto de La Coruña y el pequeño puerto pesquero de Falmouth, ya que su situación geográfica era la más adecuada por la corta distancia entre los dos puertos y por encontrarse a la distancia más alejada posible del territorio francés, amén de contar los dos con unas bahías naturales óptimas. En el posterior acuerdo firmado entre Madrid y Londres se estableció que el servicio lo realizarían quincenalmente dos navíos de S.M.B.

Los *Corunna Boats*, en una primera fase entre 1689 y 1701, fueron los denominados *Spanish Alliance* y *Spanish Expedition*, veleros rápidos de algo más de 160 Tm, ligeramente artillados y con una tripulación de 12 hombres. Las 150 leguas marinas que separan los dos puertos se cubrían entre tres y cinco días como media, dependiendo de las condiciones climatológicas. Hay que esperar al “*Nuevo establecimiento temporal*” de los paquebotes en 1793 para que, a pesar de la inicial oposición británica, se incorporasen al servicio dos barcos con bandera española que en principio fueron el *Quirós* y el *Magallanes*, que se alternarían con los británicos *Jambrin* y *Arab*, partiendo los martes de cada semana. Es más, será el *Quirós* quien reanudará el servicio el 2 de octubre de 1793.



Impreso original fechado el 17 de junio de 1793. (Col. AGP)  
 Decreto del rey Jorge III en el que se establecen, de nuevo, los paquebotes entre el “*Port of Falmouth in England, ad Corunna in Spain*”, para el envío de cartas, paquetes y mercancías.

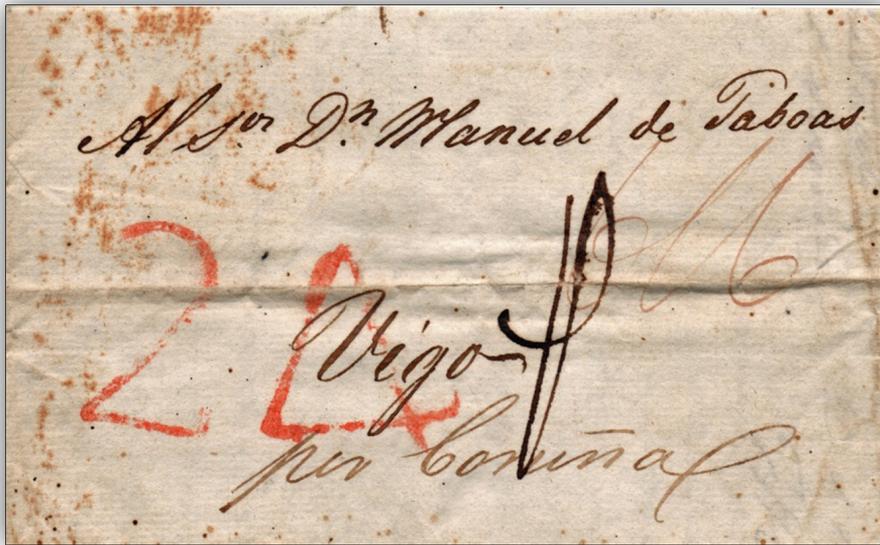


Carta de Exeter a Valencia, vía Falmouth-Coruña, 5 de octubre de 1793.  
Marcas GALICIA e YNGLATERRA de La Coruña. (Col. AGP)



Carta de Cádiz a Gante, manuscrito "Vía Coruña", 15 de julio de 1794.  
Cerrada la vía por Francia a causa de la guerra, siguió la ruta:  
Cádiz-Madrid-Coruña-Falmouth-Londres-Dover-Ostende-Gante. (Col. AGP)

La manipulación de las sacas postales por parte del Cónsul británico en La Coruña y los graves perjuicios que esto representaba para la Real Hacienda española, unido al tema del contrabando que, a pesar de las medidas de seguridad fue una constante a lo largo del tiempo propició que, en 1763, el rey Carlos III suspendiera unilateralmente el servicio.



Carta de Londres a Vigo, vía Falmouth- "por Coruña".  
25 de julio de 1813. (Col. AGP)

No fue esta la única suspensión que sufrió este servicio de comunicaciones postales: quedó interrumpido entre 1701 y 1716 por la Guerra de Sucesión española, entre 1739 y 1749 por la guerra hispano-británica, la antes citada de 1763 durante la cual los británicos establecieron una línea con Santander y que volvería a La Coruña en 1793, dada la proximidad de Santander con la Francia revolucionaria. Pero de nuevo se cortó en 1797 por la alianza de España con Napoleón y se reanudó en 1808 hasta finales de noviembre de 1815 en que, por decisión británica, se suspendió definitivamente la línea.



Carta de La Coruña a Londres, vía Pasajes. 8 de febrero de 1814.  
Anotaciones manuscritas "Por Pasajes" y "Por Pasajes / Guipuzcoa". (Col. AGP)

Bien es cierto que durante la Guerra de la Independencia el servicio no fue todo lo regular que hubiera sido deseable, pero la situación bélica se imponía a otras consideraciones. Así quedó suspendido, necesariamente, durante la ocupación francesa de Galicia (enero a junio de 1809), pero después los movimientos del ejército español primero y posteriormente del ejército combinado al mando de Wellington, obligaron a las autoridades británicas a ir buscando otros puertos más próximos a los combatientes con el fin de avituallarlos.

Los barcos de Falmouth fueron a los puertos de Gijón (de agosto a octubre de 1809 y en 1812), de Santander (octubre y noviembre de 1808 y agosto de 1813), de Bilbao (agosto de 1813 y junio de 1814), de San Sebastián (agosto de 1813 y de enero a marzo de 1814) y al de Pasajes (de septiembre de 1813 a abril de 1814).

Los *Corunna Boart* siguieron funcionando pero no con la regularidad de tiempos anteriores. Este trasiego con otros puertos peninsulares y que, tras la derrota de Napoleón, la ruta por Francia volvía a ser operativa, llevó a las autoridades británicas a barajar otras alternativas que sustituyeran a la vieja línea. Esto junto a los informes negativos del que fuera Agente de los paquebotos británicos en Pasajes y San Sebastián, Charles Sevirgth, hicieron inútiles los esfuerzos que desplegaron los comerciantes de ambos puertos y los constantes escritos en defensa de la permanencia del servicio que envió, al Embajador británico en Madrid y a el Foreign Office, el entonces Cónsul General británico para Galicia, Asturias y Santander, residente en La Coruña, Richard Allen.



Carta de Santiago a Londres, vía La Coruña, 11 de enero de 1814. (Col. AGP)

Encaminada por Richard Allen, anotación manuscrita en el reverso:

*“Corunna the 10 Th Feb 1814, Forwarded by H.B. Majesty’s Consul, Richard Allen”*

## LA CORRESPONDENCIA

Los barcos de la línea transportaban la correspondencia inglesa pero también la del norte de Europa, así como papeles de negocios, valores mercantiles, pliegos oficiales, periódicos y además pasajeros. Una vez que la correspondencia se desembarcaba en La Coruña salía hacia Madrid y Lisboa. La carrera de La Coruña a Madrid con más de cien leguas por malos caminos que empeoraban en invierno, solía registrar retrasos en el servicio. En Falmouth las

sacas desembarcadas recorrían las 227 millas (unas 70 leguas españolas) a Londres donde el Post Office separaba la correspondencia dirigida al Reino Unido de la que iba a otros países del norte de Europa. Estas cartas eran transportadas en su mayoría por buques británicos y entregadas a sus cónsules o representantes en los distintos puertos, manteniendo de esa forma Inglaterra un cierto control y una posición preponderante sobre las comunicaciones postales.

La manipulación de la correspondencia por el Cónsul británico en La Coruña no era bien vista por las autoridades postales españolas y sobre todo después del acuerdo de 1750 donde se estipulaba que las sacas postales llegadas a La Coruña pasasen directamente del barco a la casa del Cónsul, que sería el encargado de entregar las cartas que estimase conveniente al Correo Mayor de La Coruña, prestándose este sistema a posibles fraudes a la Renta de Correos. Pero tampoco gustaba porque el canon fijo de 11.500 Rs. anuales que pagaban los ingleses era muy inferior al que tendrían que pagar por la correspondencia que en realidad llegaba al puerto coruñés. Por ejemplo, la cantidad de la correspondencia para Portugal, sobre todo para Oporto, crecía continuamente dado el importante número de negociantes británicos establecidos en esta ciudad. Esto cada vez desnivelaba más las cuentas y se calculaba que las pérdidas para el erario español llegarían a unos 70.000 reales anuales. Esta situación generaba tal malestar que provocó la suspensión del servicio en 1763, que ya cite anteriormente.

Por otra parte el servicio funcionó con una razonable eficacia durante los 40 años en los que fue operativo realmente y los veleros llegaban con una aceptable regularidad transportando la correspondencia y a los pasajeros que utilizaban el servicio, principalmente funcionarios, comerciantes, militares y algún que otro “espía”, por un precio de 3 guineas o 285 reales de vellón, por viaje



Carta de Ribadeo a Londres, “*vía Coruña*”, 15 de agosto de 1815.  
Último año de funcionamiento de la línea. (Col. AGP)

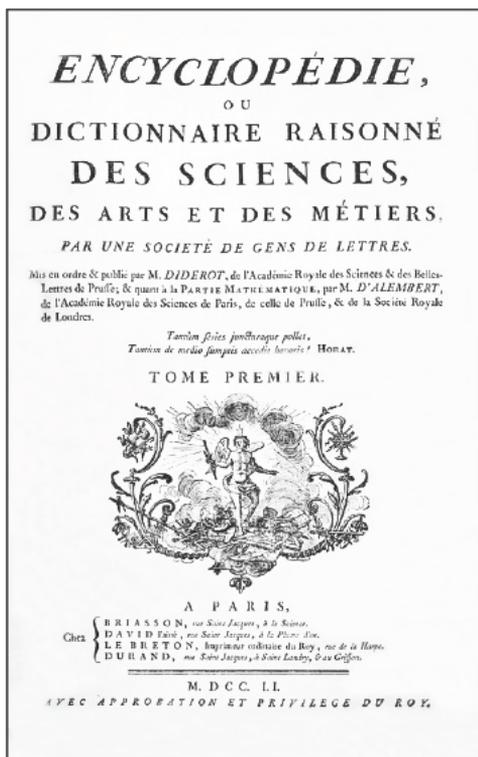
## IMPACTO EN LA CIUDAD

Si bien no es el fin de este trabajo, parece necesario referirnos también a las consecuencias que tuvo este servicio para la economía de Falmouth. Creció la población, se construyeron viviendas y tinglados portuarios, se ampliaron los muelles y, sobre todo, durante la Guerra Peninsular fue la base de barcos mercantes y buques de la Royal Navy, además de los *Corunna Boat*. Pasó de ser un pequeño puerto pesquero a ser un puerto de referencia para las compañías navieras que querían mantener rutas con los puertos peninsulares, como se pudo comprobar empíricamente en el siglo XIX.

Por otra parte la línea de Falmouth-Coruña no se puede decir que tuviera una gran repercusión económica en La Coruña que ya era un puerto de cierta importancia, pero sí sirvió para que se estableciesen cónsules y representantes de países extranjeros en la ciudad y sentó las bases para futuras empresas de comunicaciones ultramarinas. Estas credenciales se tuvieron en cuenta, por las autoridades competentes, en 1764.

Pero lo más importante fue el mantenimiento de una ruta abierta con países en pleno desarrollo económico e ideológico, recuérdese el parlamentarismo, la Revolución Industrial, L'Encyclopédie o la Revolución Francesa. Aquel tan denostado contrabando, que las autoridades trataban de controlar, trajo piezas de tela, joyas y otros productos de pequeño tamaño (dada la capacidad limitada de las sacas postales), pero también trajo escritos y libros, muchos de ellos prohibidos por la Inquisición u otra autoridad.

Estos libros estaban destinados en su mayoría a la ilustrada burguesía coruñesa, pero también se distribuían fuera de la ciudad y de la región, y transmitieron ideas que se materializarían en los numerosos movimientos políticos que agitaron a La Coruña a lo largo del siglo XIX.



Bergantin armado similar a los que hicieron la Línea Falmouth-Coruña.

# Los Correos Marítimos

(1764-1809)

## ANTECEDENTES

Después de los primeros años de conquista y asentamiento en el Nuevo Mundo, una de las principales preocupaciones de la Corona Española fue mantener unas comunicaciones regulares con sus posesiones ultramarinas.

En 1514 se creó el *“Oficio de Correo Mayor de las Indias”* y la reina Juana I nombró a Lorenzo Galindez de Carbajal *“Correo Mayor de Indias y Tierra Firme del Mar Océano descubiertas y por descubrir”*, con el encargo de que organizase un sistema de comunicaciones periódicas con América. Este título se mantuvo en la familia Carbajal durante casi 265 años.

Para la gestión de tal empresa se tomó como base de operaciones en la Península a la Casa de Contratación de Sevilla, y se nombró un Teniente encargado de despachar la correspondencia, tanto la oficial como la privada. También se nombraron Tenientes en Cartagena de Indias, La Habana, Portobello, Santo Domingo y Veracruz.

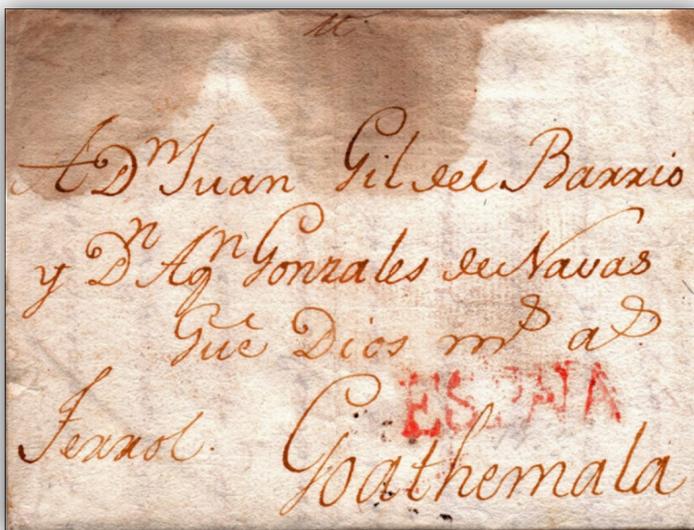
La Casa de Contratación despachaba los llamados navíos de *“Aviso”*, barcos de pequeño porte que eran explotados por particulares con la prohibición expresa de transportar mercancías de ningún tipo, con el fin de evitar los ataques de los corsarios. Esta prohibición se incumplía con bastante frecuencia.

En 1522 el rey Carlos I, por Real Cédula de 17 de octubre, ratifica a Lorenzo Galindez de Carbajal como *“Correo Mayor de Indias”*, donde además del continente americano y la Casa de Contratación de Sevilla, le concedió la jurisdicción sobre la Casa de Contratación de Especiería de La Coruña.

En 1529, Carlos I declaró el puerto de La Coruña abierto para el tráfico con las Indias. El Correo Mayor de Indias nombró un Teniente suyo en la ciudad.

Este sistema continuó con notable irregularidad durante los siglos XVI y XVII. El Consulado de Cargadores de Indias de Sevilla, que era el encargado de despachar los navíos de *“Aviso”*, no cumplía con los acuerdos y, en la mayoría de los años, no se realizaban los viajes estipulados, que eran entre 4 y 8 anuales según los asientos firmados. Por otra parte la permisividad, cuando no la complicidad, del Consulado con respecto al contrabando causaba pérdidas a la Real Hacienda y graves trastornos a la navegación, ya que la carga reducía la velocidad y maniobrabilidad de los navíos.

Para empeorar el panorama ya existente, a causa de la Guerra de Sucesión a la Corona Española obligó a ceder parte del transporte de la correspondencia con América a buques de bandera francesa entre los años 1705 y 1712.



**CARRERA DE LA HABANA**  
Carta de Cádiz a Guatemala, vía Ferrol-Coruña,  
15 de octubre de 1775. (Col. AGP)

## INTENTOS DE SOLUCIÓN

El primer Borbón, Felipe V, intentó poner orden y organizar, con otro criterio, las comunicaciones con las Indias, para lo cual concedió el monopolio de los Correos Marítimos a Diego Zárate de Murga, marqués de Montesacro. En el contrato se establecía la concesión del servicio desde agosto de 1707 a julio de 1711, y para financiar el servicio se autorizó a transportar, en los barcos, mercancías diversas así como admitir pasaje; también se financiaría con el cobro de parte del porte de las cartas.

Las dificultades económicas provocadas por la Guerra de Sucesión y los escoyos puestos por el Consejo de Indias instigado por el Consulado, obligaron al marqués de Montesacro a rescindir el contrato antes de los siete meses de su firma, el 24 de febrero de 1707.

Pero a pesar del fracaso, el asiento del marqués de Montesacro constituyó el primer intento serio de estructurar con criterios de viabilidad económica los correos con las Indias. Sin lugar a dudas, Pedro Rodríguez Campomanes tuvo en cuenta muchos aspectos de este asiento para redactar el Reglamento Provisional de 1764.

Por supuesto, después de la fallida experiencia y de un intento posterior que realizó Francisco de Goyeneche con parecidos resultados negativos, la explotación del servicio retornó al Consulado de Cargadores a Indias de Sevilla, si bien, desde entonces, la Corona fue más vigilante y crítica con los incumplimientos en el servicio.

Un nuevo intento por racionalizar el servicio partió del otro lado del Océano que era la parte que más sufría las irregularidades en las comunicaciones, y en 1713 el virrey del Perú, el príncipe de Santo Buono, presentó al Consejo de Indias un proyecto de Correos Marítimos

regulares con cuatro expediciones al año y proponía, como el de Montesacro, la posibilidad de transportar mercancías. Por desdichado, el Consejo lo rechazó, no le interesaba perder los privilegios adquiridos a lo largo de los años.

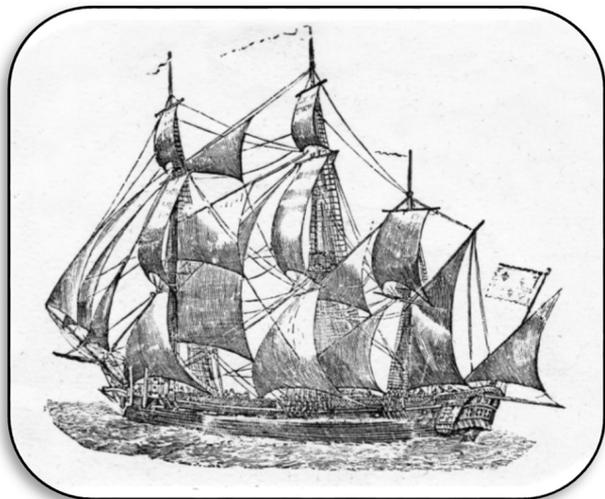
El malestar del Rey con el todopoderoso Consejo de Indias fue en aumento hasta que, por Real Cédula de 22 de septiembre de 1716, se paralizó el envío de la correspondencia por el Consulado hasta nueva orden. A partir de esta fecha, se envió el correo por medio de navíos de todo tipo, rompiendo así el monopolio sevillano.

En 1717 el Consulado de Cargadores de Indias se trasladó a Cádiz, estableciéndose un eje Sevilla-Cádiz para el control del comercio con América.

El 29 de julio de 1718 un Real Decreto establece que salgan anualmente del puerto de Cádiz cuatro “Avisos” para Nueva España y otros cuatro para Perú. Se ve que el proyecto del príncipe de Santo Buono no cayó en el olvido y también sirvió de base para la redacción del “*Proyecto para Galeones y Flotas*” de 23 de abril de 1720.

Pero en 1720, las dificultades por las que atravesaba la Real Hacienda obligaron al Rey a volver al anterior sistema y retornó el monopolio al Consulado de Cargadores de Sevilla, no sin antes plegarse a las modificaciones impuestas por el comercio gaditano.

**Grabado de una Fragata que hacía la Carrera de La Habana. (Col. AGP)**



A mediados del siglo XVIII (ca. 1757) se redactó un proyecto para la organización del Correo Marítimo, su desconocido autor lo tituló “*Idea para la planificación de un Correo Marítimo General que nos facilite y frecuente la comunicación de toda América*”. En dieciocho puntos, el autor desarrollaba un sistema más racional para las comunicaciones con América; uno de los puntos, proponía establecer una expedición mensual entre los puertos de Cádiz y La Habana, si bien indica que su preferencia para situar la “Caxa” de la Península era Ferrol u “otro puerto de esa costa”, pero que al estar el Consulado en Cádiz se inclinaba por este puerto. Este es el primer estudio donde se empieza a señalar hacia los puertos del norte como base para los Correos Marítimos.



Pedro Rodríguez Campomanes.  
Conde de Campomanes.

En 1760, el ministro de Hacienda, Bernardo Ward, presentó al Rey un proyecto sobre el establecimiento de Correos Marítimos controlados por la Corona. El proyecto de Ward, además de un estudio sobre la financiación, pretendía recuperar la eficacia perdida a lo largo de los años por los reiterados incumplimientos por parte de los comerciantes que operaban con del Consulado, que solían anteponer sus intereses particulares a los del Estado.

## EL INFORME CAMPOMANES

Un año después de publicar el *"Itinerario de las Carreras de Postas de dentro y fuera del Reino"*, en 1762, el entonces Asesor de la Real Renta de Correos, Pedro Rodríguez Campomanes, elaboró un Informe en el que se analizaba la historia de las comunicaciones con América, dedicando especial atención al servicio de correos.

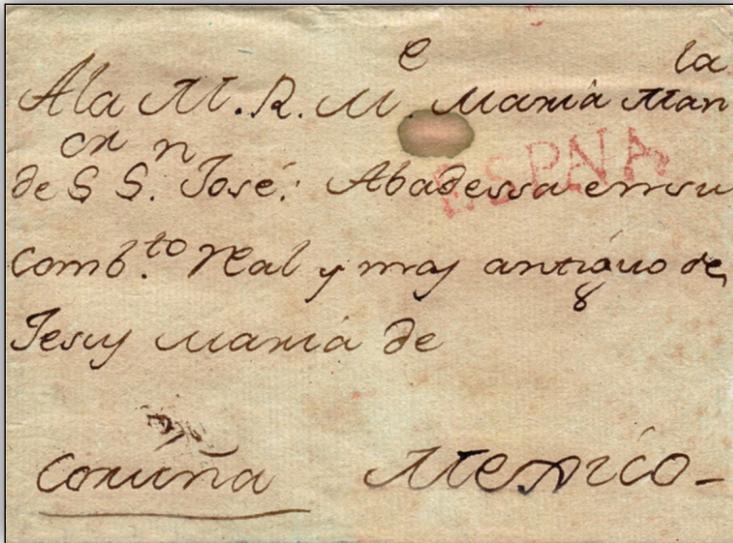
El Informe plantea tres posibles alternativas para mejorar el servicio:

- La primera consistía en reorganizar y perfeccionar el sistema que se venía utilizando hasta la fecha, es decir, los navíos de "Aviso" monopolizados por el Consulado de Cádiz.
- La segunda planteaba la posibilidad de establecer en algún puerto norteamericano una nueva línea regular que estaría a cargo del Estado.
- La tercera consistía en la cesión del transporte de la correspondencia a barcos mercantes fletados por particulares.

La primera opción tenía en su contra la historia, la larga lista de incumplimientos de los acuerdos, no era el mejor aval para el Consulado. La tercera opción si bien descargaba económicamente a la Real Hacienda, suponía la cesión de un importante servicio del Estado a particulares, con los riesgos de todo tipo que esto podría acarrear.

Por lo tanto la segunda opción parecía la más adecuada ya que, por una parte establecía un nuevo servicio libre de todos los vicios anteriores y, por otra devolvía el control de un servicio público al Estado. La financiación correría a cargo de la Real Hacienda que, además de los portes de la correspondencia, insuficientes a todas luces, se ayudaría con el transporte de mercancías y pasajeros. En cuanto a la periodicidad sería mensual y se emplearían doce

jabeques para cubrir el servicio. Campomanes se inclinaba por estos barcos de pequeña envergadura y muy ligeros, con una gran maniobrabilidad, muy útil en los momentos comprometidos ante naves enemigas o corsarias.



**CARRERA DE LA HABANA**  
**Carta de Madrid a México, vía "Coruña".**  
**2 de febrero de 1782. (Col. AGP)**

Con el puerto base en América decidido, sería el de La Habana, quedaba por resolver cual sería la base peninsular; en el Informe se recomendaba algún puerto del norte y Campomanes se inclinaba por algún puerto de Vizcaya, pero será el marqués de Grimaldi quien anotaría, en un margen del informe: *"de Galicia, o cualquiera de Cantabria, porque se ahorran los convoyes, que son necesarios en Andalucía"*. Y hay que tener en cuenta que el Rey confiaba en la opinión y el buen criterio de Jerónimo Grimaldi.

## **EL REAL DECRETO DE 1764**

La voluntad del ilustrado Carlos III por impulsar las reformas para modernizar el país se ve en el caso del Correo Marítimo reforzada por el mal funcionamiento del servicio desde 1720 en que estaba a cargo del Consulado de Cádiz. Había que dar una solución definitiva al problema y es por esto que el entonces Miembro del Consejo y primer Secretario de Estado y del Despacho de S. M., Jerónimo Grimaldi acometió la realización de un profundo estudio sobre el tema por orden del Rey y formó una comisión de trabajo para tal fin.

Analizando el trabajo de dicha comisión, se observa que se tuvieron en cuenta el asiento del marqués de Montesacro de 1707, el proyecto de Santo Buono de 1713, el Informe de 1757 y, sobre todo, el Informe de Campomanes de 1762.

El primer resultado fue el *Real Decreto* del 6 de agosto de 1764, nombrando al marqués de Grimaldi *"Superintendente General de Correos y Postas dentro y fuera del Reino"*, y estableciendo un nuevo servicio de correos entre los puertos de La Coruña y La Habana.



**Pablo Jerónimo Grimaldi Pallavichini.**  
**Marqués de Grimaldi.**

La importancia del tema lo merecía y había que acelerar el proceso, así el día 8, a los dos días de su promulgación, se publicó el Real Decreto, lo que causó una gran alarma en el Consejo de Indias de Sevilla y, sobre todo, en el Consulado de Cádiz, que veían que con esta medida peligraba el monopolio histórico que habían disfrutado los puertos andaluces y con ello los enormes beneficios que les proporcionaba esta situación.

La ofensiva andaluza no se hizo esperar, el 21 de agosto el Consulado de Cádiz mandó representantes ante el Rey para exponer sus argumentos en contra del nuevo servicio. Al mismo tiempo el Consejo de Indias envió, el 23 de agosto, un informe que había sido solicitado por el Rey sobre el Real Decreto del 6 de agosto. Como es razonable tanto la delegación gaditana como el informe sevillano se oponían radicalmente a la creación del nuevo servicio de Correo Marítimo desde La Coruña. Los gaditanos con interesado propósito de enmienda prometieron cumplir el acuerdo firmado en 1720 y aumentar los despachos de 8 a 12 anuales.

Pero ya era tarde y podemos suponer las presiones ejercidas sobre Grimaldi y los miembros del Consejo de Estado dados los importantes intereses comerciales que estaban en juego, que habían enriquecido a muchos a lo largo de los años del férreo monopolio. Pero la voluntad de aquellos ilustrados encabezados por Carlos III y su ministro era firme y la respuesta no se hizo esperar, solo tres días después del Informe del Consejo de Indias y no teniendo en cuenta sus argumentos, el 26 de agosto, se promulgó una Real Cédula con el "*Reglamento Provisional del Correo Marítimo de España y sus Indias Occidentales*" donde se ratificaba el Real Decreto del 6 de agosto. El Reglamento Provisional fue un encargo hecho por el marqués de Grimaldi a Pedro Rodríguez Campomanes. Este Reglamento estuvo en vigor hasta la publicación en 1777 de la "*Real Ordenanza del Correo Marítimo*".

Este Reglamento Provisional contenía:

*-Instrucción Particular, que S. M. manda observar al Administrador del nuevo Correo establecido en la ciudad de La Coruña, para dirigir y recibir la correspondencia de Indias.*

*-Instrucción que deben observar los Patronos Pilotos de los Paquebotes destinados al Correo mensual entre España y las Indias Occidentales.*

*-Tarifa que se han de pagar por transportes marítimo de la correspondencia a Indias.*

✱

**INSTRUCCION PARTICULAR**  
que S. M. manda observar al Administrador  
del nuevo Correo establecido en la Ciudad  
de la Coruña, para dirigir y recibir la cor-  
respondencia de Indias.

Será uno de los encargos de este Administrador hacer EMPAQUETAR en Caxones toda la correspondencia que vaya á las Indias Occidentales por el Correo que se establece en aquella Ciudad.

II. Para facilidad de esta expedicion distribuirá con separacion los Pliegos siguientes, que deberá colocar en los Caxones.

1.º Para la isla de PUERTO-RICO.  
2.º Para la de SANTO-DOMINGO.  
3.º Para la de CUBA, en que está comprehendido el Puerto de la HABANA.

4.º Para la NUEVA-ESPAÑA, y su Puerto de VERACRUZ, la Capital de MEXICO, y para las Provincias de GUATEMALA.

5.º Para CIMPICHE, y HONDURAS.  
6.º Para la TIERRA-FIRME, CARTAGENA, y la Capital de SANTA-FE, y por el Puerto de PORTOBELLO á PANAMA.

7.º Para el Reyno de QUITO.  
8.º Para el Reyno del PERU, y su Capital LIMA, Reyno de CHILE, CARACAS, y Gobierno de BUENOS-AIRES.

9.º La correspondencia de CARACAS, SANTA-MARTA, MARGARITA, TRINIDAD, CUMANÁ, y el RIO-ORINOCO se podrá dexar en la Isla de Puerto-Rico, cuyo Administrador se debe entender con el de Caracas, y demás para su direccion, y recibo de las respuestas.

III. Tendrá Libro de asiento con distincion del peso, y valor de la correspondencia que remite: y escribirá sus CARTAS de aviso en la forma regular á los respectivos Administradores, con expresion de la correspondencia que le dirige, así en la clase de CARTAS sencillas, y peso de las gruesas, como de su importe total: de que deberá dexar hecho cargo á los Oficios de Indias en el particular Libro de las nueve clases que van indicadas, ó las que convenga subdividir ó variar en adelante, segun la experiencia vaya demostrando.

**REAL ORDENANZA**  
**DEL CORREO MARITIMO**  
**EXPEDIDA POR S. M.**

en 26 de Enero de 1777.



MADRID.

En la Imprenta de DON ANTONIO DE SANCHA.  
Año de MDCCLXXVII.

INSTRUCCIÓN PARTICULAR. 1764.

REAL ORDENANZA. 1777.

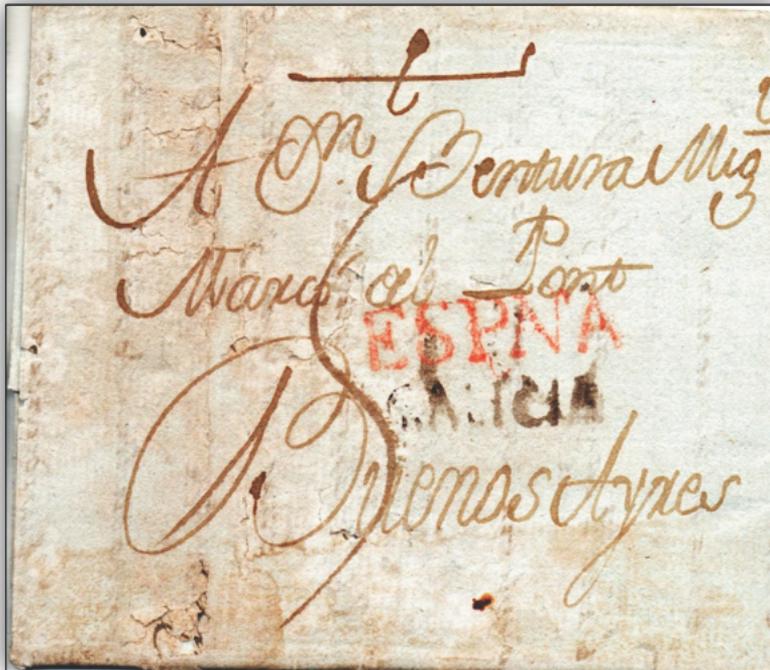
El nuevo Administrador Principal del Correo Marítimo en La Coruña, Antonio López fue el encargado de despachar el primer paquebote con destino a La Habana, el 1 de noviembre de 1764. El honor correspondió a la fragata *El Cortes*, artillada con 6 cañones y patroneada por el capitán Álvaro de Castro. En esta primera singladura viajaron cargos de la Real Renta de Correos destinados a Cartagena de Indias, México, Nueva Granada, Perú, Puerto Rico, Santo Domingo y Veracruz y, por supuesto, también se transportó correspondencia por un peso de 195 libras para Cuba, 12 libras para Puerto Rico y 7 ½ libras para Santo Domingo. Se observa la desproporción del correo destinado a Cuba, pero téngase en cuenta que desde La Habana se distribuía el correo a parte del continente.

Una vez normalizadas las comunicaciones entre La Coruña y las Antillas-América Central, quedaba el problema de comunicarse por mar con América del Sur. A petición del Gobernador de Buenos Aires, Pedro Cevallos, el marqués de Grimaldi publicó el 2 de marzo de 1767 una Instrucción donde establecía una línea con cuatro correos anuales entre La Coruña y Montevideo. Solo 17 días después, el día 19, zarpó del puerto coruñés en viaje experimental rumbo a Buenos Aires el paquebote *El Príncipe*, llevando un total de 334 cartas, 122 para Buenos Aires, 46 para Montevideo, 143 para Lima y 23 para Santiago de Chile.



Fermín Francisco de Carvajal Vargas y Alarcón.  
Duque de San Carlos.

Con el establecimiento de los Correos Marítimos se precipitó la necesidad de unificar todos los servicios de correos, incluidos los ultramarinos, bajo la dirección del Estado. Con este fin el 27 de noviembre de 1765, por Real Decreto se incorporó a la Corona el Oficio de Correo Mayor de Nueva España en manos de la familia Carvajal desde 1514. El titular en ese momento era Fermín Francisco de Carvajal Vargas y Alarcón que negoció las condiciones hasta el 21 de septiembre de 1768 en que firmó las capitulaciones a favor de la Corona. De esta forma quedaban bajo la dirección del marqués de Grimaldi los correos terrestres y marítimos de todo el Reino a uno y otro lado de los océanos.



CARRERA DE BUENOS AIRES  
Carta de Vigo a Buenos Aires, vía La Coruña.  
9 de febrero de 1789. (Col. AGP)

Tras el éxito del primer viaje, el marqués de Grimaldi ordenó que la nueva línea fuera atendida por los paquebotes *Princesa*, *El Patagón*, *El Gallego* y *Tucumán*, que cubrirían los cuatro viajes anuales. El 7 de abril de 1771, se aumentaron a seis los viajes anuales para cubrir la *Carrera de Buenos Aires y Perú*, que saldrían cada dos meses de La Coruña.



**CARRERA DE CANARIAS**  
Carta de Hamburgo a el Puerto de la Orotava, “Vía Coruña”.  
21 de enero de 1785. (Col. AGP)

El 15 de agosto de 1776 se publicó la *“Instrucción Provisional, para el Gobierno y Dirección del Ramo de Correos Marítimos”*. En este mismo año, el 9 de diciembre el rey aprobó una nueva línea entre los puertos de La Coruña y Santa Cruz de Tenerife, que contaría con tres barcos donde se alternarían dos tripulaciones y que zarparían los primeros de cada mes.

Con el fin de recopilar y perfeccionar todos los reglamentos e instrucciones habidas desde el 6 de agosto de 1764, se publicó el 26 de enero de 1777 la *“Real Ordenanza de los Correos Marítimos”*. Su publicación supuso el esparadarazo definitivo a los Correos Marítimos a Indias que partían desde el puerto de La Coruña.

## EL FINAL

El 6 de abril de 1802, Manuel Godoy como Superintendente General de la Renta de Correos firmó las *“Reglas baxo las cuales, según a determinado S.M., han de quedar reunidos a la Real Armada los Correos Marítimos”*. El servicio cambió de base de La Coruña a Ferrol y quedó a cargo de la Real Armada hasta 1809. Pero si bien la Administración pasó a Ferrol, en la práctica la gran mayoría de los barcos siguieron zarpando del puerto de La Coruña. Esto lo confirman

las cartas de ese período y, por ejemplo, la publicación el 12 de mayo del mismo 1802 de la “Derrota que debe ejecutarse del Puerto de Coruña al de Santa Cruz de Tenerife y de él al de La Habana y Veracruz formado por los Correos Marítimos”.

A causa de la Guerra de la Independencia y el hecho de que el Gobierno se encontrase refugiado en Cádiz, provocó el “Reglamento de Correos Marítimos” del 10 de septiembre de 1809, donde se cambia la base de los mismos a Cádiz.



#### CARRERA DE BUENOS AIRES

Carta de Vigo a Buenos Aires, vía La Coruña. 27 de mayo de 1802.  
“Correo de S. M. Batidor”. Ya trasladado el servicio a Ferrol. (Col. AGP)

## IMPACTO EN LA CIUDAD

Por lo expuesto, se observa que durante la segunda mitad del siglo XVIII, en La Coruña se manipulaba la mayor parte de la correspondencia con América, Filipinas y el Norte de Europa. Si tenemos en cuenta que, además de la correspondencia, los barcos transportaban mercancías y pasaje, será fácil imaginar el impacto positivo que supuso para la ciudad el convertirse en el centro de las comunicaciones marítimas de la Península. Los cambios demográficos, económicos, urbanísticos y culturales, situaron a La Coruña en mejores condiciones para abordar el siglo XIX.

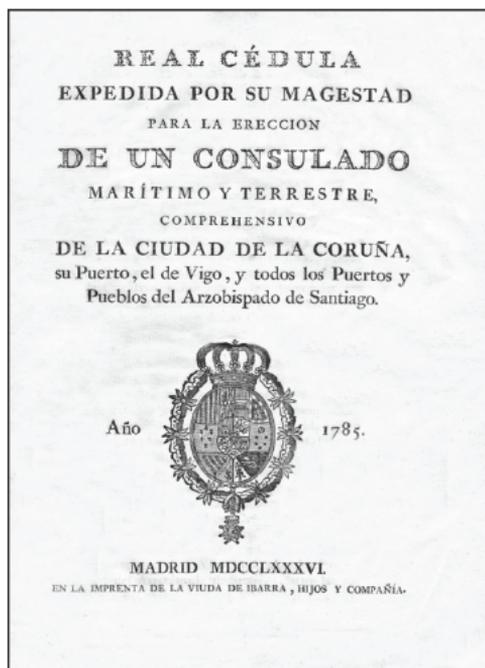
En el aspecto económico se entenderá que el reclamo de un transporte barato, regular y con la seguridad del respaldo del Estado, atrajo a la ciudad a numerosos negociantes interesados en comerciar con América. A los negociantes locales (una minoría) se unieron catalanes, asturianos, riojanos, vascos, etc., además de algunos extranjeros (sobre todo franceses), dando un impulso al comercio nunca conocido por la ciudad. Hay que destacar la importante colonia vasca que llegó a la ciudad, sobre todo para formar parte de las tripulaciones de los barcos de los Correos Marítimos, gran número de capitanes y oficiales tenían este origen. Muchos de ellos procedían del valle vizcaíno de Somorrostro y formaron familias que desde entonces han sido protagonistas de la pequeña historia de la ciudad.

Esta bonanza económica se refleja en el crecimiento de la población que, en pocos años, casi se dobló y paso a tener 13.575 vecinos en 1787, cuando se realizó el censo de Floridablanca. A estos hay que añadir la numerosísima población flotante que acudía a la ciudad en busca de fortuna. Al personal que llegó para trabajar en el puerto, en los almacenes comerciales y en las pequeñas industrias (mantelerías, sombreros, cordelería, etc.), hay que sumar los que trabajaban directa o indirectamente para los Correos Marítimos (que en momentos llegaron al millar). Y hay que tener en cuenta que los Correos, aparte de la marinería, aportaron un importante número de funcionarios y profesionales de diversos oficios, como herreros, calafateadores, operarios de velamen, carpinteros de ribera o cordeleros (hubo una fábrica de jarcia y cordelería desde 1768).

Este aumento tan rápido de la población produjo notables contrastes, ya que había a una población flotante, procedente del campo en su mayoría, que se movía entre el trabajo esporádico y la mendicidad. La Capitanía General, la Real Intendencia y la Real Audiencia de Galicia aportaban militares y funcionarios que, aunque tarde, cobraban del Estado y gozaban de cierta consideración social. Había una burguesía que se enriquecía con cierta facilidad y también hay que citar a los nobles e hidalgos que eran pocos y que, salvo excepciones, su relevancia venia dada más por el cargo oficial que ostentaban más que por su propia condición familiar. Es lógico deducir que quienes tenían mayor influencia en la ciudad fuesen los individuos que ostentaban el poder económico, bastaría citar a modo de ejemplo al castellano Jerónimo Hinojosa, propietario de una flotilla mercante y numerosos terrenos y edificios, y al ciudadano de origen francés Juan Francisco Barrié, propietario de una fábrica de sombreros y armador, trajo a la ciudad un apellido que quedó ligado a la historia económica de Galicia a lo largo de más de dos siglos.

Esta situación de bonanza coadyuvó a la creación, en 1785, del Real Consulado de Comercio Marítimo y Terrestre, que jugaría un importante papel en la promoción de la navegación, la relaciones comerciales y en todas las iniciativas para fomentar las fuentes de riqueza y que, entre otros logros, fue el impulsor de la Escuela de Comercio, de la Escuela de Dibujo, de la Escuela de Hilazas y de la Escuela de Náutica.

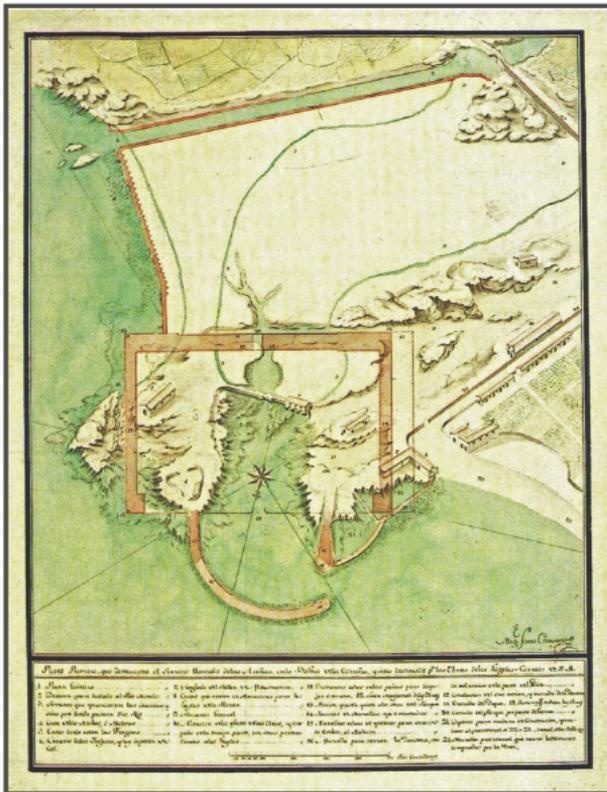
La actividad económica que impregno a la ciudad en la segunda mitad del siglo XVIII, necesariamente tenía que dejar huella en la fisonomía de la misma. Sería muy prolijo enumerar todas las obras que se realizaron en este período, pero hay que recordar algunas importantes.



**Real Cedula para la formación de un Consulado en La Coruña. 1785. (Col. AGP)**

En 1768 el Ayuntamiento cedió a los Correos Marítimos la Península de los Judíos y un terreno baldío en la zona de La Palloza, para la instalación del Arsenal y los muelles. Se realizaron ambiciosos proyectos por parte del ingeniero José Ramón y Landa y el arquitecto Miguel Ferro Caaveiro, proyectos que nunca se ejecutaron completamente, pero si se construyeron muelles, almacenes, el taller de la maestranza, el depósito de la cal, una fragua, fábricas de jarcias y velamen, etc. Todo esto dio un cambio a esta zona, lo que facilitó la instalación en ella, en 1804, de la Fábrica de Tabacos, aprovechando, en un principio, las antiguas instalaciones de los Correos Marítimos.

Se construyeron muelles, aceras, enlosado, fuentes, traída de aguas, desagües y otros servicios públicos. También algunos edificios emblemáticos como el palacio del marqués de Almeiras, la Casa Martelo, la Aduana con su plaza integrada en el andén portuario y como parte de un proyecto de fachada marítima de la que se construyeron las llamadas Casas de Paredes. Estas casas fueron ocupadas por miembros de la enriquecida burguesía como Miguel Goyeneche y Benito Agar. Al igual que el magnífico edificio del comerciante coruñés afincado en Cádiz, José Ramos, edificio que después adquiriría el Real Consulado.



Plano que muestra las obras para los bajeles-correos de S.M. proyecto de Miguel Ferro Caaveiro. 1778. (Biblioteca Nacional)

No se puede olvidar, entre las obras, la restauración del faro situado en la Torre de Hércules, tan importante para el tráfico marítimo. Por orden de Carlos III, en 1788, se comenzó la restauración dirigida por el ingeniero extremeño Eustaquio Giannini que la remató en 1790, ya reinando Carlos IV. En 1800 instaló un fanal giratorio (la Torre lleva 2.000 años alumbrando la costa). Giannini fue nombrado Primer Ayudante de los Correos Marítimos, cargo que tuvo hasta 1802, cuando los Correos pasaron a Ferrol.

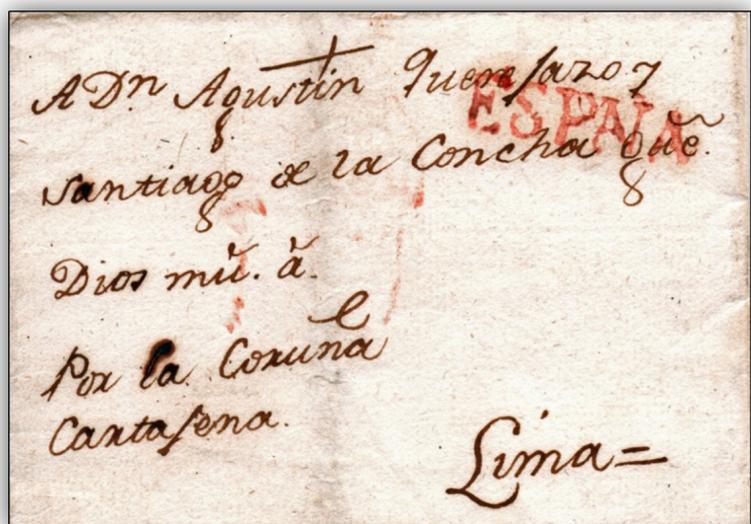
Lo mismo que señalé, sobre la influencia en cuanto a las ideas y la cultura, al tratar de los correos de Falmouth, se puede aplicar con parecidos argumentos al servicio de los Correos Marítimos con Indias.

Por lo tanto a los denominados **Barcos de la Ilustración** correspondientes a estos dos servicios postales les debe la ciudad, en gran parte, el carácter abierto, tolerante, liberal y progresista que caracteriza a La Coruña desde el siglo XIX.

## BIBLIOGRAFIA

- Alonso Álvarez, Luis. "Comercio Colonial y crisis del antiguo régimen en Galicia. (1778-1818)". 1986.
- Alonso Álvarez, Luis. "El puerto y las actividades económicas". En: Ciudad y Torre. Roma y la Ilustración en La Coruña. 1991.
- Anes Álvarez de Castrillón, Gonzalo. "Economía e Ilustración en la España del siglo XVIII". 1972.
- Archivo de Indias. "El Correo español en América". 1998.
- Artaza, Manuel M<sup>a</sup> de. "La Coruña en el siglo XVIII". 1995.
- Barreiro Fernández, José Ramón. "Historia de la ciudad de La Coruña". 1986.
- García Pascual, Andrés. "Los Correos Marítimos con Indias". En: La Coruña paraíso del turismo 1996.
- González López, Emilio. "La Coruña puerto y puerta de la Ilustración". 1987.
- López Bernal, José Manuel. "Atalaya Filatélica". Varios artículos.
- Martínez Barbeito, Enrique. "La Coruña y el comercio colonial gallego en el siglo XVIII". 1981.
- Meijide Pardo, Antonio. "Correos Marítimos entre Falmouth y La Coruña". 1966.
- Meijide Pardo, Antonio. "El puerto de La Coruña en el siglo XVIII". 1984.
- Montañez Matilla, María. "El Correo en la España de los Austrias". 1953.
- Parrilla, José Antonio. "Historia del puerto de La Coruña". 1996.
- Sánchez Rodríguez de Castro, M<sup>a</sup> del Carmen. "El Real Consulado de La Coruña, impulsor de la Ilustración". 1992.
- Valiño Rodríguez, Luis. "Por vida de tres Reyes (1759-1833)". 2015
- Vigo Trasancos, Alfredo. "A Coruña y el siglo de las luces: la construcción de una Ciudad de Comercio (1700-1808)". 2007.

Cubierta circulada a Lima, manuscrito "Por La Coruña Cartagena" (ca. 1785-90). Según lo estipulado en el *Reglamento Provisional* de 1764, el itinerario a seguir, una vez en América, era La Habana, Cartagena de Indias, Portobelo, Panamá Quito y Lima. (Col. AGP)





“Diario de navegación desde el Puerto de La Coruña al de La Habana y sus escalas, a bordo del Paquebot de S. M. nombrado el Pizarro. Año de 1771”. (Archivo de Indias).