

INSTITUTO "JOSÉ CORNIDE" DE ESTUDIOS CORUÑESES

CORREOS MARITIMOS ENTRE
FALMOUTH Y LA CORUÑA
(1689 - 1815)

DISCURSO LEÍDO POR
ANTONIO MEIJIDE PARDO

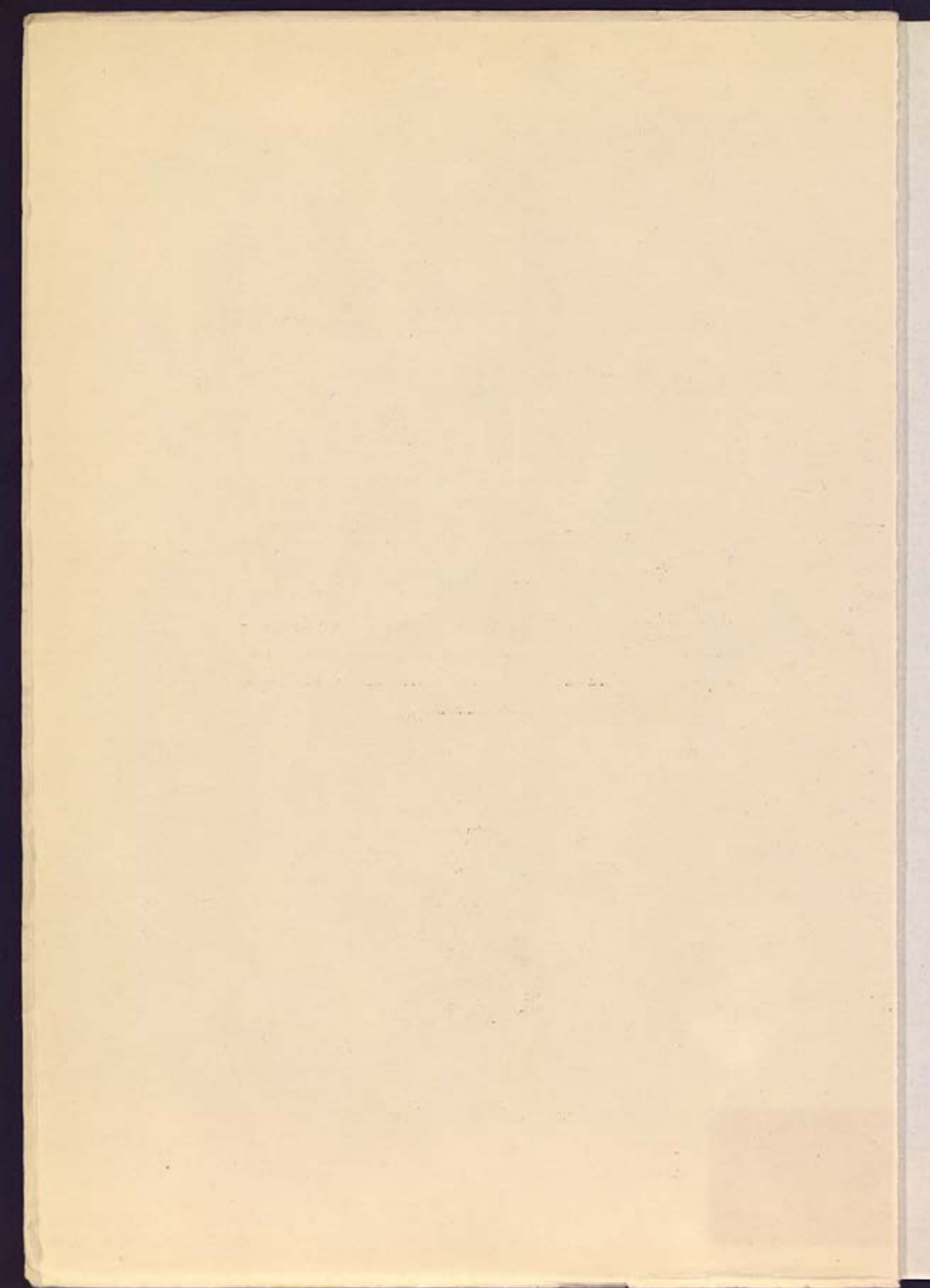
al ser recibido como Miembro de Número de este Instituto
durante la sesión pública celebrada solemnemente el día 20 de
mayo de 1966 en la Sala Capitular del Palacio Municipal
de La Coruña

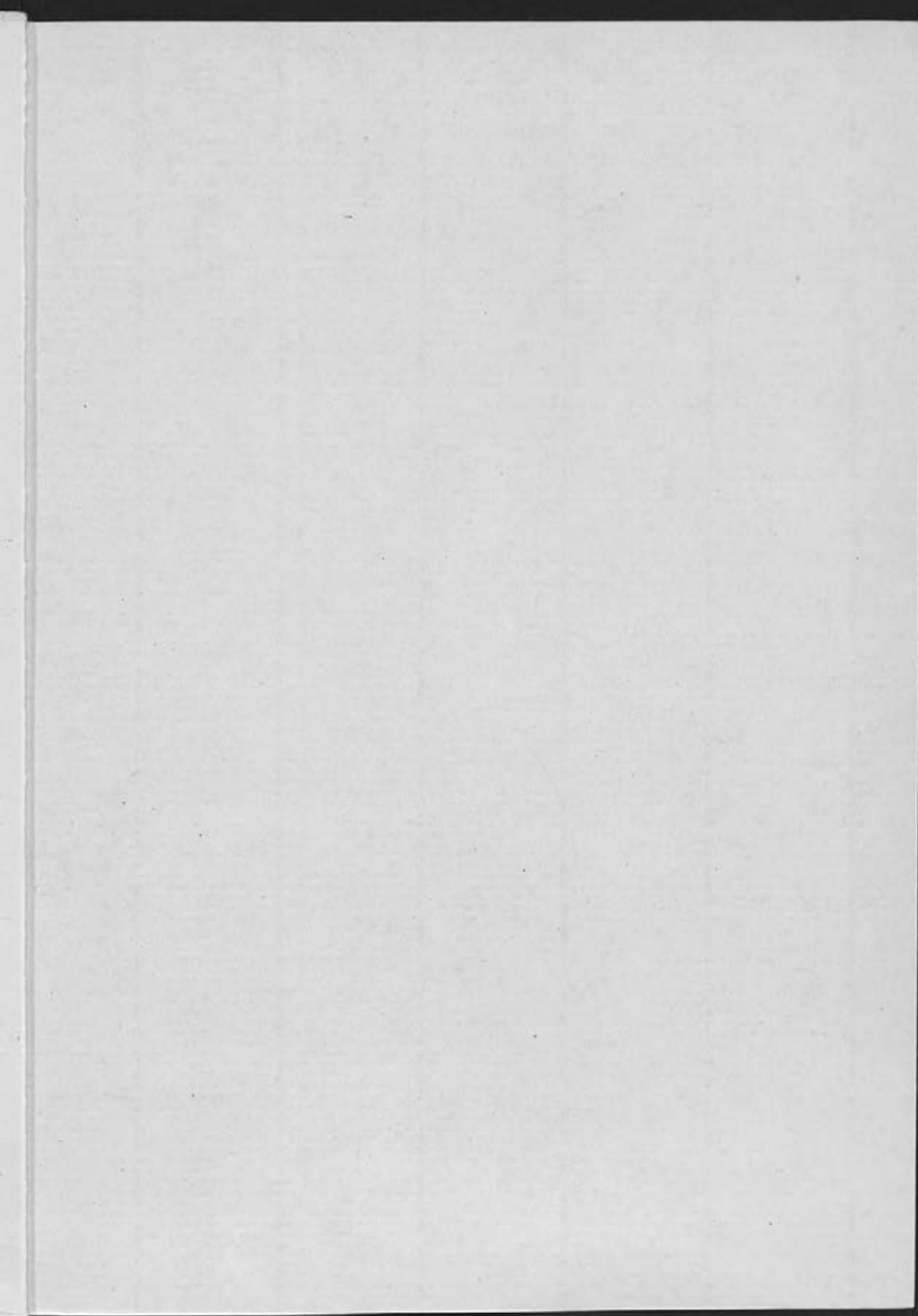


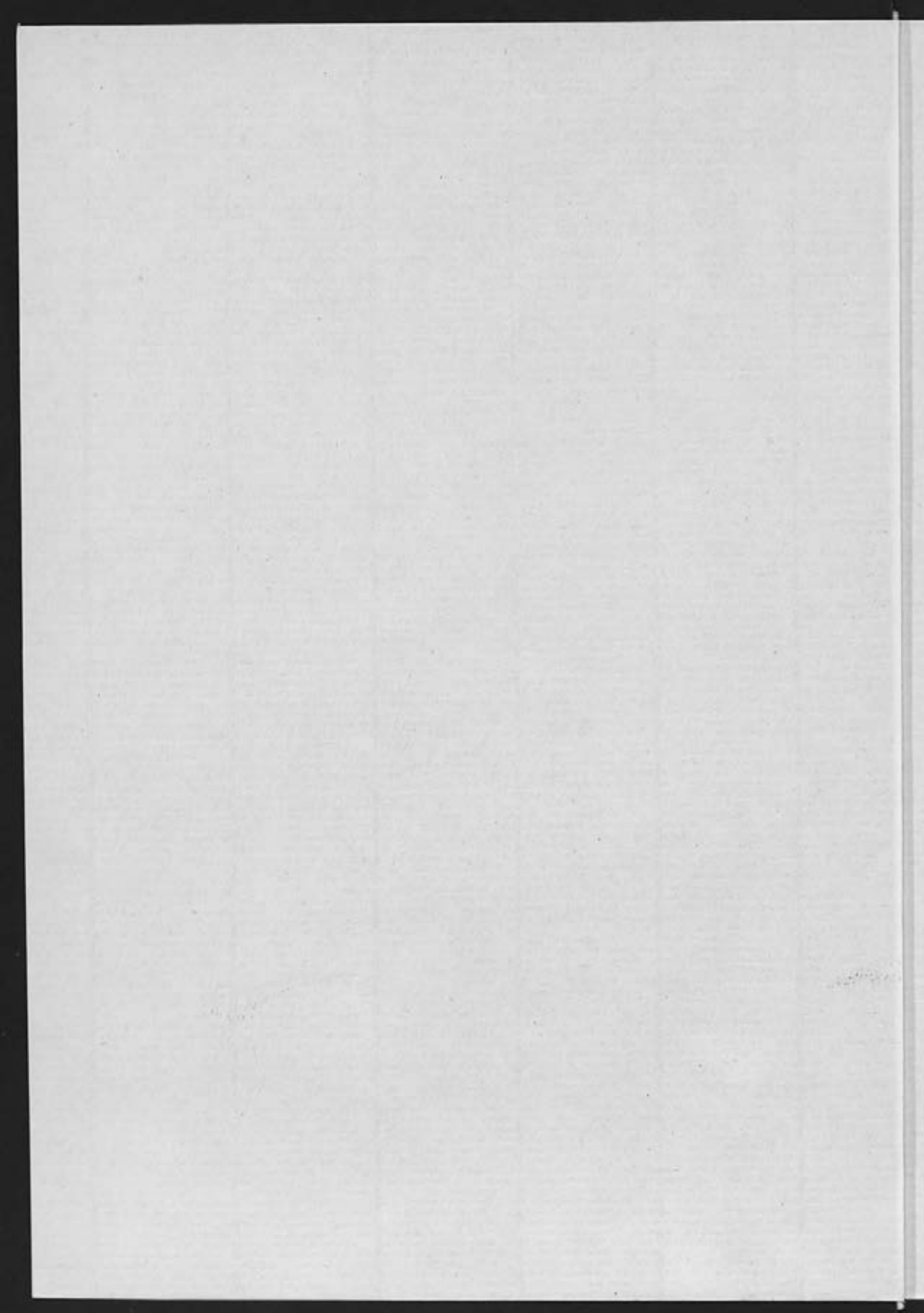
LA CORUÑA

1966

DISCURSO
NUM. 4







INSTITUTO "JOSÉ CORNIDE" DE ESTUDIOS CORUÑESES

CORREOS MARITIMOS ENTRE
FALMOUTH Y LA CORUÑA
(1689 - 1815)

DISCURSO LEÍDO POR
ANTONIO MEIJIDE PARDO

al ser recibido como Miembro de Número de este Instituto
durante la sesión pública celebrada solemnemente el día 20 de
mayo de 1966 en la Sala Capitular del Palacio Municipal
de La Coruña



LA CORUÑA

1966

LA CONEXION POSTAL CON INGLATERRA Y FLANDES CON ANTERIORIDAD A 1690

Este trabajo aborda el estudio del sistema de intercambio postal hispano-inglés a través de la ruta marítima Falmouth-La Coruña vigente durante el período que transcurre de 1689 a 1815.

Debemos exponer previamente algunas consideraciones sobre el *status* por que discurría nuestro comercio postal con los países ribereños del mar del Norte con anterioridad a 1690, ya que a su estructura funcional y fallos advertidos cabe imputar, indudablemente, la motivación básica del establecimiento de los Correos Marítimos entre los puertos de Falmouth y La Coruña.

España y Gran Bretaña efectuaban su comercio de cartas casi exclusivamente a través del territorio francés, utilizando luego entre Calais y Dover un peculiar servicio de paquebotes, instituido por la Corona británica, que surcaban las aguas del canal de la Mancha con muy notable periodicidad¹. Mas, las continuas incidencias políticas y no menos habituales represalias mercantiles registradas ya a partir de 1650 —ambas fruto de la coyuntura belicista que tipifica el prolongado reinado de Luis XIV (1643-1715)—, entorpecieron sumamente la buena marcha del tráfico postal intracontinental. Las intromisiones francesas sobre el curso de los correos justificaron en-

¹ C. GASEMANN y G. W. McLACHLAN: *English channel packet boats* (Londres, 1939).

tonces en las cancillerías de Madrid y Londres la visible necesidad de implantar un nuevo servicio de intercambio postal por la vía marítima directa.

¿Hasta qué punto la tirantez de relaciones, a uno y otro lado de los Pirineos, hubo de afectar al curso de la correspondencia española con las naciones norteanas? Las incidencias promovidas entre los Correos Mayores de París y Bruselas causaron constantemente al paso de nuestras valijas por el país vecino entorpecedores litigios y trabas sin cuento. La situación se agría especialmente a partir de 1665, en cuyo año un despacho del marqués de la Fuente daba cuenta a Carlos II del "gran cuidado que ponen los franceses en desvalijar los correos ordinarios"².

En sucesiva cronología compusieron habitual coyuntura las incesantes infracciones cometidas por Francia en el pasaje del correo hispano desde San Sebastián a Bruselas. Sacas detenidas y, a veces, lo que es peor, desvalijadas, evidenciaban "lo poco que han obrado" para el curso del correo los oficios y diligencias ejecutadas por el Gobierno español cerca del marqués de Louvois, jerarca máximo de las Postas de Francia. La Corona española se vio forzada entonces a procurar el empleo de "algún confidente que se encargue de encaminar las cartas a Flandes"; tales correos-confidentes constituían —léese en sendas comunicaciones de la Corte madrileña a Diego Caballero y Baltasar de Pantoja— el único medio de obviar "la molestia que se recibe de los franceses en la detención de los correos"³.

Otro tanto sucedía por este tiempo al despacho postal de Madrid a Londres. "Los pliegos iban hasta París, y el maestro de postas de allí, Richart, tenía que proporcionar los medios de que se embarcaban hasta Inglaterra, según estaba convenido. Pero, lejos de facilitar las cosas —seguimos el interesante estudio de Montañez— se daba el caso de que detenía los pliegos y aún los abría, por lo cual el Correo Mayor de los Paí-

² A. G. S., *Secretaría Estado*, leg. K. 1390, doc. 5 abr. 1665.

³ A. G. S., *Secretaría Estado*, leg. K. 1411, docs. 8 y 23 sep., 3 y 10 oct., 5 nov. y 26 dic. 1669.

ses Bajos, Príncipe Eugenio de la Tour y Tassis, determinó emplear otra vía más segura, aunque más larga, y encaminó los pliegos directamente a Flandes, desde donde embarcaban para Inglaterra. Contra esto protestó el jefe de los correos franceses, Louvois, y aún de parte española hubo distintas opiniones sobre cuál era la ruta más aconsejable, y se apuntaba que una de las razones que tenía el Príncipe de la Tour para llevar los pliegos a Flandes era aumentar sus ganancias”⁴.

El Gobernador de los Países Bajos españoles, por supuesto, mucho deploró entonces estas continuas incidencias suscitadas entre los Correos Mayores de Flandes y Francia, príncipe de Tassis y marqués de Louvois. De ser válidos ciertos informes, la culpa principal recaía sobre Louvois; quien, movido por “una codicia la más extraña del mundo”, declárase, no ceja en detener o interferir el tránsito de las valijas. Como represalia a tal actitud, y a fin de “hacer cesar todos estos desórdenes”, ciertas esferas gubernativas aconsejaban fueran retenidos en Madrid, del mismo modo, así los pliegos del embajador de Francia como el propio correo de particulares⁵.

Las intromisiones francesas sobre “el comercio de las cartas del Norte” escalan un punto álgido a partir de 1670, motivando nuevas quejas y reclamaciones de la Corte madrileña. “Los Correos eran detenidos y desvalijados al atravesar aquellos territorios —escribe Montáñez—, llegándose en caso de resistencia a quitarles la vida”⁶. Centrada la cuestión del tránsito postal mucho más en una pugna de intereses entre los Correos Mayores de París y Bruselas que a tenor de la desenfundada política imperialista de Luis XIV, lo cierto es que hacía muy difícil encontrar una solución viable y concluyentemente reglada.

⁴ M. MONTÁÑEZ MATILLA: *El Correo en la España de los Austrias*, pág. 142 (Madrid, 1953).

⁵ A. G. S., *Secretaría Estado*, leg. K. 1396, docs. 23 may., 7 y 11 ago., 1 sep., 30 oct. 1669, etc.

⁶ M. MONTÁÑEZ MATILLA, ob. cit., pág. 108.

El desvalijo perpetrado a los postillones del conde de Molina, por ejemplo, denunciase como “un acto premeditado y con orden del Rey Cristianísimo”, por cuyo motivo “no hay que esperar la restitución de los correos” (A. G. S., *Secretaría Estado*, leg. K. 1399, docs. 30 ago., 23 y 27 sep. 1761, etc.).

En 1674, el Gobierno español y el marqués de Louvois ajustaron un convenio para reglar la compleja cuestión del paso de los correos. Mas, en la práctica, aquél pronto resultó letra muerta. Y continuó copiosa la correspondencia cruzada entre Louvois y Tassis relativa a incidencias ocurridas a nuestras valijas en territorio galo. En 1677, el duque de Villahermosa daba cuenta a Carlos II de cómo se desvalijaban en Francia pliegos oficiales con destino a Italia y Alemania. Ante "los grandes inconvenientes que resultan de que los despachos de S. M. y sus cartas pasen por Francia", por constar notoriamente que son interceptados, proponíase cuán aconsejable sería que para el despacho postal con Flandes e Inglaterra "se usare del camino de la mar"; es éste el único medio de evitar que los franceses intercepten las valijas, pues disponían de personas de "tal aplicación y habilidad que descifran cualquier despacho" ⁷.

En 1679 fue ajustado otro acuerdo postal por las respectivas autoridades postales de París y Bruselas. Sin embargo, nuevamente surgieron disputas entre los referidos Correos Mayores. Afluyen a Carlos II innúmeros despachos relativos a los embarazos que experimenta la circulación de nuestras valijas por el país vecino, quejándose los hombres de negocios de Madrid y Londres del considerable retraso padecido por la correspondencia. Todos coinciden en imputar la causa principal del extraordinario entorpecimiento advertido "en el encaminamiento de las cartas" a las desavenencias de Louvois con Tassis ⁸.

También en estafetas españolas —Madrid, Sevilla y Cádiz eran las principales al promediar el XVII⁹—, justo es confesar, el correo ultrapirenaico padecía frecuentemente abusivos estorbos o injerencias. Reconocíase que no había otro medio de evitar las incómodas represalias francesas, que tanto dañan "al servicio real y al interés público y particular de todos", sino que

⁷ A. G. S., *Secretaría Estado*, leg. 2.133, docs. 23 jul. 1676, 23 mar. 1677

⁸ A. G. S., *Secretaría Estado*, leg. 3.974, docs. 21 jul. 1679, 24 sep., 8 y 13 oct., 20 nov. 1684, 2 abr. 1685, etc.

Cf. B. DELÉPINE: *Histoire de la Poste internationale en Belgique* (Bruselas, 1952) E. VAILLÉ: *Histoire générale des Postes françaises jusqu'à Révolution* (París, 1949).

⁹ B. N. M., ms. 8.180 (V-196), fol. 141.

Su Majestad "se sirva mandar, positivamente, al Conde de Monterrey no permita se hagan vejaciones a los correos franceses, ni que se falte a la buena correspondencia de una parte y otra..."¹⁰.

Si tras la paz de Nimega (1678) mejoró algo nuestro trato con Francia y el correo hispano pudo cruzar el país vecino con mayor libertad que en tiempos precedentes, clausura la fase postrera del problema que nos ocupa el ajuste de 1685 entre los Correos Mayores de París y Bruselas. Ello permitió al príncipe de la Tour y Tassis "hacer pasar en sus valijas por el reino de Francia, generalmente y sin excepción alguna, todas las cartas y pliegos de Holanda, Zelanda y Alemania para todas las villas de España, con las de los Países Bajos españoles". Y, asimismo, se autorizaba vía libre para el paso, cada quince días, de la correspondencia cursada entre España y Gran Bretaña¹¹. Por último, de conformidad con el artículo décimo del convenio suscrito en 1679, quedó concertado que Tassis abonaría a Louvois la suma de 4.000 florines en concepto de tributo anual por el referido tránsito¹².

ESTABLECIMIENTO DEL CORREO MARITIMO FALMOUTH-LA CORUÑA (1689)

El ajuste rubricado en 1685, de que antes hicimos mención, permitía que nuestra correspondencia con Inglaterra circulara ahora libremente vía Flandes. Sin embargo, pudo observarse en años sucesivos cuán lejos estuvo de obtener el éxito apetecido la deseable regularidad del intercambio postal hispano-británico efectuado a través del territorio francés¹³. Se contempló hasta qué punto este peculiar tipo de tráfico hubo de arrostrar la continua injerencia de Francia, casi siempre fruto de las comunes disputas entre Louvois y Tassis. En 1689

¹⁰ A. G. S., *Secretaría Estado*, leg. K. 1404, docs. 5 mar., 12 y 18 abr., 3 ago. 1674, etc.

¹¹ A. G. S., *Secretaría Estado*, leg. 3.974, docs. 18 oct. y 20 nov. 1684.

¹² *Anales de las Ordenanzas de Correos de España*, págs. 73-76, vol. I (Madrid, 1879). E. VERDEGAY FISCOWICH: *Historia del Correo desde sus orígenes hasta nuestros días*, págs. 142-143 (Madrid, 1894).

¹³ A. G. S., *Secretaría Estado*, leg. 3.974, docs. 2 oct. 1684, 7 nov. 1689.

el estallido de la guerra franco-inglesa canceló el paso de las valijas por Francia y hubieron de cesar los cruceros postales que surcaban las aguas del canal de la Mancha. Por consiguiente, Madrid y Londres iniciaron ahora conversaciones en orden a estructurar el establecimiento de una comunicación postal directa por vía marítima, como ya otras veces se había intentado.

El duque de York, jerarca máximo del **Post Office** bajo el último Estuardo Jacobo II (1685-1688), ha sido principal promotor del correo marítimo Falmouth-La Coruña, cuya vigencia histórica rebasaría el espacio de un siglo. Fue el primero en impugnar ante el Foreign Office el sistema tradicional, ponderando los graves inconvenientes que dimanaban de que la correspondencia de Inglaterra y Norte de Europa con destino a España y Portugal fuera despachada, a través de Francia, en larguísimo y lento recorrido.

El estallido de la guerra franco-británica en 1689 obligó a cancelar, como ya dijimos, la antigua travesía de paquebotes entre Dover y Calais. El duque de York aprovechó esta coyuntura y propuso entonces que el intercambio postal con el S. O. de Europa se efectuara directamente por vía marítima. A su juicio, Falmouth y La Coruña serían los puntos ideales para establecer dicha comunicación postal: por su proximidad geográfica; por hallarse distanciados lo más posible del territorio francés; por las espléndidas condiciones naturales de ambos puertos, en cuyas espaciosas y resguardadas bahías podrían anclar las mayores escuadras del orbe. Con este nuevo sistema, concluye el duque de York, "la puntualidad en la diligencia sería muy cierta y segura"¹⁴.

Las esferas gubernativas de Carlos II participaron también de idéntico criterio en orden a conducir ahora la correspondencia por la ruta marítima Falmouth-La Coruña. A Pedro Ronquillo, embajador de España en Londres¹⁵, le pareció muy

¹⁴ A. G. S., *Secretaría Estado*, leg. 3.974, doc. 2 abr. 1685.

¹⁵ *Correspondencia entre dos Embajadores. Don Pedro Ronquillo y el marqués de Cogolludo* (1689-1691), 2 Vols. (Madrid, 1951-52). Transcripción, introducción y notas por el Duque de Maura.

viable y aconsejable la propuesta del duque de York, que pronto hizo suya el propio Foreign Office. Mostró dicho diplomático un extraordinario empeño en que la citada tentativa cristalizara en la práctica. Ello condujo a que el Gobierno de Madrid aceptara el plan británico. Sobre todo, habida cuenta del notorio menoscabo que, en tiempos pasados, habían causado a la deseable regularidad y periodicidad del despacho postal con los países ribereños del mar del Norte las habituales desavenencias y comunes disputas entre los Correos Mayores de París (Louvois) y Bruselas (Tassis), de que antes hicimos mención.

A principios de 1685, Ronquillo informa al Secretario de Estado (González Botello) sobre cuán aconsejable sería que el trueque postal con Inglaterra discurriese conforme a los deseos del duque de York. Nuestro embajador adelantaba que, como era de presumir, habría de vencerse la obstinadísima oposición de Francia, totalmente contraria a que prosperase el proyectado cambio de ruta. Viendo los franceses que "les quitamos el beneficio que sacan del curso de la correspondencia por sus tierras", era de temer que el Gobierno de París podría "embarazarnos también el paso de la correspondencia de España para Italia"¹⁶.

Al fin, estos comunes deseos de las cancillerías de Londres y Madrid condujeron al acuerdo de 1689. Quedó programado que dos buques, bajo pabellón de S. M. B., navegarían quincenalmente entre Falmouth y La Coruña¹⁷. Aparte sus excelentes condiciones naturales, fueron elegidos ambos puertos en razón de su privilegiada situación atlántica, pues tan avanzado trayecto permitiría el mayor resguardo posible a los presumibles ataques de la flota francesa. Se ajustaron las normas legales que regularían el funcionamiento de estos buques-correos¹⁸; las

¹⁶ A. G. S., *Secretaría Estado*, leg. 3.974, doc. 5 ene. 1685.

Montáñez Matilla inserta este importante despacho del embajador Ronquillo a González Botello (Ob. cit., págs. 237-238).

¹⁷ Inglaterra debía invertir, como gasto anual de sostenimiento, cerca de 300.000 reales de vellón (A. H. N., *Estado*, leg. 4.297, doc. 1 abr. 1756).

¹⁸ Estas naves especialmente diseñadas para servir a tan peculiar tipo de tráfico se denominaron corrientemente *Spanish packets* o *Corunna boats*; en

mismas, en líneas generales, que habrían de privar en sucesiva cronología, como tendremos ocasión de examinar con detalle en páginas siguientes.

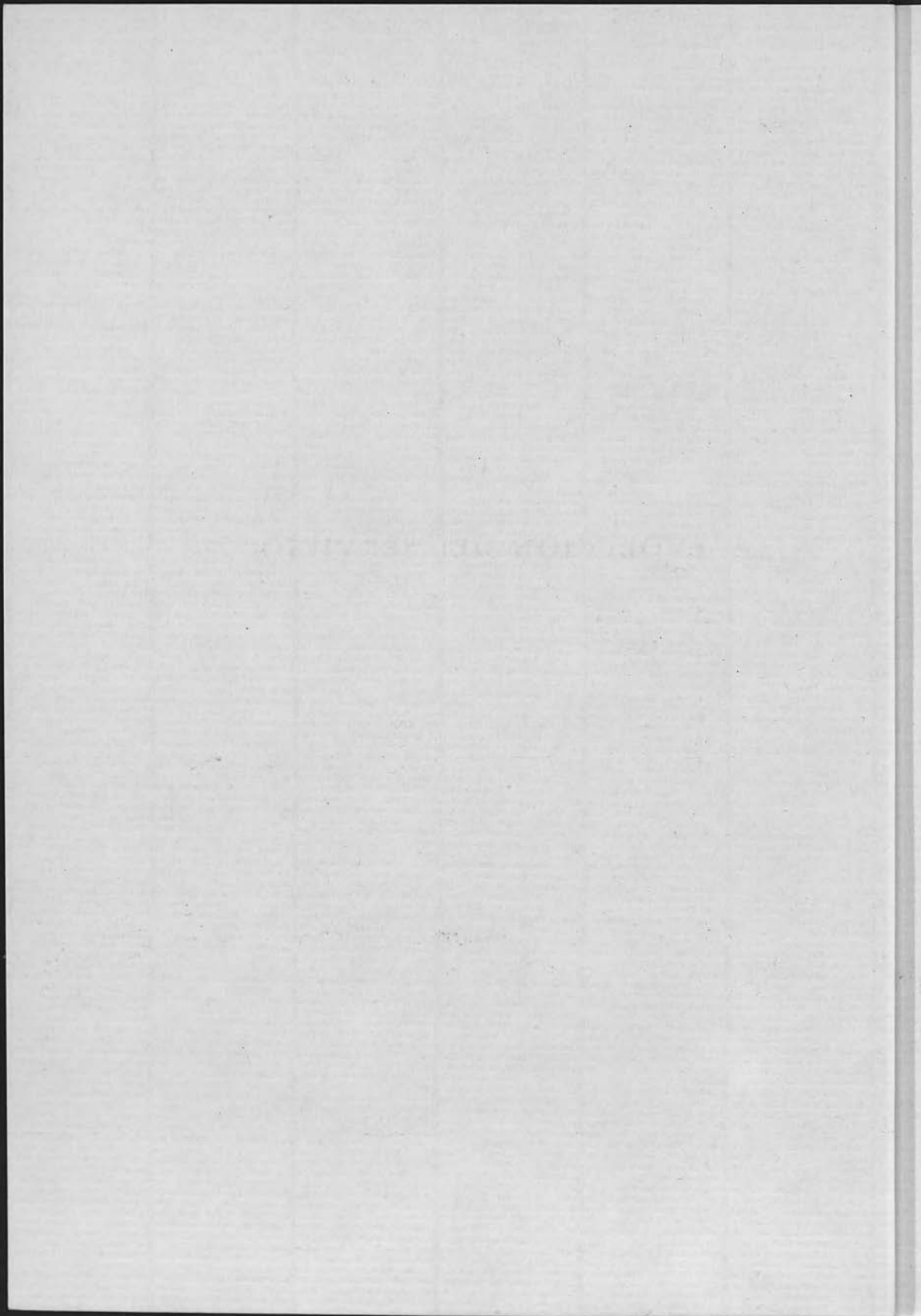
Finalmente, hagamos constar que en 1697, al concluir las hostilidades entre Francia y Gran Bretaña, fue reanudada la antigua ruta postal de Dover al continente¹⁹, prosiguiendo luego las valijas su curso a España, vía París - S. Sebastián. No obstante, la conexión Falmouth-La Coruña subsistió en ejercicio. Pues el convenio de 1689, es obvio, conjugaba la mayor rapidez de usar una ruta marítima directa y otras no menos visibles ventajas, con el anhelo de Inglaterra y más países nortños en orden a eludir el tránsito postal a través del continente, en una época bien definida por el predominio de un estado de tremenda tensión política con Francia. En fin, el sistema de los **Corunna boats** perduraría hasta el primer quincenio del siglo XIX. Apenas experimentó otra interrupción que las ocasionadas durante los períodos de guerra entre ambas Coronas.

España, simplemente, paquebotes, vocablo castellanizado de la grafía *packet boats*. También se aplicó a este tipo de correo marítimo el nombre de paquete, por imitación del que tenía en el idioma inglés (*packet*).

¹⁹ En la corta travesía del canal de la Mancha solían emplearse buques de 80 toneladas de porte; cuatro de bandera británica y otros tantos bajo pabellón francés.

I

EVOLUCION DEL SERVICIO



PRIMERAS DIFICULTADES. COMISION DE AGLIONBY

Pronto se contempla hasta qué punto mostró Inglaterra un interés extraordinario en sostener la conexión postal Falmouth-La Coruña, evitando el paso por territorio galo del correo consignado al S. O. de Europa, en pugna con la firme hostilidad desplegada por Francia y por los estamentos comerciales de Holanda y del Flandes español inclusive²⁰. Tal deseo era compartido por España y otras naciones, que estimaban muy importante y conveniente la necesidad de interrumpir el transporte de las cartas por el reino de Francia, así "por relevantes motivos de Estado como por el interés general del comercio". En su obstinado empeño de eludir el despacho postal a través del continente, Londres presto "armó y equipó sin dilación" los bajeles necesarios para efectuar entre Falmouth y La Coruña el pasaje de "las malas y correos de una y otra parte" con la máxima regularidad posible²¹.

En orden a canalizar toda la correspondencia insular y nórdica con destino al S. O. únicamente por conducto del derrotero Falmouth-La Coruña, la Corona británica trató de que el correo desembarcado en esta última plaza fuera cursado a Madrid y Oporto del modo más rápido y eficiente. Con esta primordial finalidad, Guillermo III desplazó al agente especial William Aglionby cerca de la Corte española. En el **Public Record Office** londinense y en el Archivo General de Si-

²⁰ Vid. págs. 19-23.

²¹ P. R. O., *State Papers. Spain*, ms. 94/75, doc. 29 jun. 1694, etc.

manca hemos cotejado copiosa documentación relativa a las laboriosas gestiones que sostuvo Aglionby con el conde de Oñate, jerarca máximo de la Posta española. He aquí, sucintamente reseñados, algunos de sus aspectos más salientes.

1) En primer término, y atendiendo al recíproco beneficio que el nuevo sistema reportaría a ambos Estados, Aglionby gestionó de Carlos II que reiterara "sus reales y precisas órdenes a los Correos Mayores de España y Flandes, mandando expresamente no tengan comercio de cartas con Francia directa ni indirectamente, ni pongan en ejecución ajuste alguno ni tratado con el Correo Mayor ni otro maestro de Postas de aquel reino". Antes, al contrario, "se entreguen a los Correos que se despachan para La Coruña todas las cartas que por los ajustes entre el conde de Oñate y el Correo Mayor de Francia deben pasar por el dicho reino, ordenando asimismo al Príncipe de Tassis, en Flandes, encamine a Inglaterra todas las cartas que estuvieren dirigidas para España de cualquiera parte que vengan"²².

2) Londres requería la imperiosa necesidad de "mudar el método" de las postas españolas; que éstas funcionaran con idéntica eficacia y regularidad a la observada en otros países europeos. El *Foreign Office* puso de relieve hasta qué punto el régimen estafetil hispano dejaba mucho que desear. No existía en España, salvo la *carrera de postas* Madrid-San Sebastián, declárase, "the same diligence which is regularly performed in all other parts of Europe". Así, pues, Aglionby no sólo pretendía que el correo desembarcado en La Coruña fuera despachado con la mayor rapidez y puntualidad posibles, sino también que postas diligentes llevaran a la Corte los pliegos que conducen los paquebotes; y, al retorno, hubiera análoga rapidez y eficiencia, como normalmente sucedía entre Madrid y San Sebastián con respecto al correo de Flandes²³. Tal fue el punto principal de las negociaciones del citado Aglionby con el conde de Oñate. Verdaderamente, mucho insistió aquél en la im-

²² P. R. O., *State Papers. Spain*, ms. 94/75, doc. 14 mar. 1692, etc.

²³ M. MONTAÑEZ MATILLA, ob cit., págs. 241-244.

periodicidad de "mudar el método" de nuestro sistema postal. Tan siquiera en atención, subrayó, al cuantioso gasto que para el tesoro británico implicaba el sostenimiento de los paquebotes; y, asimismo, "no menos por la considerable utilidad que de dicho establecimiento pueda resultar a los súbditos de las dos Coronas y de sus aliados"²⁴.

3) Otra visible preocupación británica residía en conseguir igualmente una mejora sustancial en el despacho de la correspondencia a Portugal. Una vez atracado el paquebote al puerto gallego, las valijas deberían remitirse a la ciudad de Oporto, vía Tuy, con "la máxima puntualidad". A este respecto, innúmeros mercaderes, de plurinacional estirpe, afincados en plazas marítimas ultramiñotas, quejábanse de las dilaciones observadas habitualmente en el curso o recepción del correo, casi siempre motivadas por demoras de tipo portuario o rigurosas trabas aduaneras. Si los postillones fueran "regulares y diligentes" en llevar a Portugal todas las cartas que "van y vienen de Inglaterra por La Coruña", numerosos hombres de negocios, "quedando seguros de la puntualidad de los Correos", depositarían mayor confianza en los **Spanish packets**, cuyo volumen postal fletado a bordo, concluye Aglionby, aumentaría enormemente²⁵.

No obstante reconocer los fallos del sistema, negociantes y mercaderes portuenses abundaron en el criterio de sostener la conexión Falmouth-La Coruña con preferencia a la antigua ruta por Francia; pues ésta "n'aurait pas grand advantage sur celle de La Corogne". Algunos proclamaban que "la commodité des paquebots est fort grand". Pero el rendimiento de los *Corunna boats* sería incomparablemente mayor, por supuesto, si se subsanaran las prolongadas demoras en el puerto gallego y se evitara el atraso padecido en conducir la correspondencia al país vecino; por último, la percepción por el cónsul inglés en La Coruña de una muy excesiva tarifa en concepto de porte, constituía, a juicio de muchos, otro estorbo considerable²⁶.

4) Finalmente, Londres pretendía que España coadyuvara en algo a los elevados gastos del sostenimiento de los **Corunna boats**, como nación igualmente usuaria del servicio. La Co-

²⁴ P. R. O., *State Papers. Spanish Consuls*, ms. 94/210, doc. 24 mar. 1693.

²⁵ A. G. S., *Secretaría Estado*, leg. 3.968, docs. 13 y 24 mar. 1693.

²⁶ A. G. S., *Ibidem*, leg. cit., doc. 17 jun. 1693.

rona británica daríase por muy satisfecha si el Gobierno español subvencionara el gasto de los paquebotes con una suma anual de 2.000 ducados. A juicio de Aglionby, tal cantidad no podría estimarse muy elevada, por cuanto Inglaterra invierte alrededor de 30.000 escudos en sostener aquel servicio que, en el transcurso del año, efectúa un promedio superior a veinte viajes entre Falmouth y La Coruña ²⁷.

Mas, las anteriores exigencias británicas fueron rechazadas de plano por el Correo Mayor de Castilla, conde de Oñate ²⁸. Puso éste en tela de juicio la inexactitud o improcedencia de los alegatos de Aglionby. Hagamos mención, tan siquiera, a algunos de los puntos principales contenidos en la réplica de nuestro Correo Mayor.

1) Siempre que los paquebotes condujeron pliegos del embajador de Inglaterra y éste "encargara su importancia", aquellos eran despachados a su destino por cuenta del Correo Mayor de Castilla sin ser su obligación.

2) Para transportar las valijas de Londres existen entre La Coruña y Madrid "carreras de postas muy puntuales"; pretender ahora implantar nuevas carreras, afirma Oñate, constituye "un gasto inoficioso para el Oficio del Correo Mayor".

3) Todas las cartas consignadas a Portugal "se han pasado y pasan sin dilación a Oporto y aún de esta cuenta se le debe /al Correo Mayor/ una suma crecida de que no hay manera de cobrar".

4) Si los ingleses continúan manteniendo los paquebotes, no obstante el crecido gasto que ocasionan, débese simplemente a que el porte de las cartas les resarce dicho dispendio y, concluye Oñate, "mucho más de los pasajeros que transportan y de otras conveniencias que puedan sacar de esta comunicación" ²⁹.

²⁷ A. G. S., *Secretaría Estado*, leg. 3.968, doc. 12 sep. 1693.

²⁸ Oñate desempeñaría poco tiempo después el cargo de Correo Mayor de Aragón (*Anales de las Ordenanzas de Correos*, ob. cit., pág. 486, vol. I).

²⁹ A. G. S., *Secretaría Estado*, leg. 3.968, docs. 3 jun. y 12 sep. 1693.

La oposición del conde de Oñate motivaría nuevas *representaciones* cerca de la Corte de Carlos II por parte del enviado especial de S. M. B. He aquí, por vía de ejemplo, un escrito presentado por Aglionby, a mediados de 1693, a nuestro Secretario de Estado (González Botello).

“1.º El conde de Oñate no comprendió bien el contenido de mi memorial de 24 de marzo próximo pasado, porque supone que yo pido se establezcan postas desde todos los parajes de la costa de España en que los temporales puedan arrojar los paquebotes, no siendo esto lo que quise decir. Pues mi instancia se reduce a que al arribo de los paquebotes que, supongo, siempre ha de ser en La Coruña, se despache la mala con correo expreso, y que para este efecto haya posta reglada que haga la misma diligencia que la posta desde San Sebastián a Madrid...

2.º En cuanto a las cartas de Portugal que el conde dice que las llevan sus correos a Oporto, sólo sé que los comerciantes ingleses de Oporto se han quejado al cónsul de La Coruña, y éste a mí, que aquellos mercaderes se veían obligados a pagar los propios que les llevaban las cartas desde La Coruña.

3.º El conde Oñate dice que lo que se puede inferir de esta nueva proposición que he hecho, es que se desea que, a costa de Su Majestad Católica o de su Casa, se mantenga una correspondencia recíproca entre Inglaterra y Portugal. Yo no entiendo como puede el conde inferir esta consecuencia después de lo que tantas veces he declarado. Lo que desea el Rey, mi Señor, es tener correspondencia libre sin pasar por la Francia para poder comunicar con Su Majestad Católica en las urgentes ocasiones de esta guerra...

4.º También se engaña el conde Oñate diciendo que si los ingleses continúan haciendo el gran gasto de los paquebotes, es porque pueden compensarle mediante el flete de los pasajeros y otras conveniencias que producirá esta comunicación. A esto respondo que, al presente, estarían sumamente contentos en Inglaterra si los pasajeros o demás conveniencias de cualquiera calidad que sea, supliesen solamente la sexta parte del gasto de los paquebotes. No pudiendo dejar de representar a V. S. que causa gran extrañeza el que acá se repare en el gasto de 2.000 escudos al año para establecer una correspondencia regular con el Rey aliado de Su Majestad Católica que, por su parte, gasta 30.000 escudos al año para conseguir este establecimiento...”³⁰.

HOSTILIDAD DE FRANCIA Y OTROS PAISES A LOS “CORUNNA BOATS”

Desde el primer momento, como era de presumir, el Gobierno de Luis XIV intentó desbaratar este sistema de correo marítimo. Fundamentalmente, a no dudarlo, por una razón obvia. Con anterioridad a 1689 el erario francés había obteni-

³⁰ A. G. S., *Secretaría Estado*, leg. 3.968, doc. 17 jun. 1693.

do pingües beneficios del paso de las valijas. Tras haber intentado suprimir por los normales medios de la diplomacia la nueva conexión postal (las conversaciones con Madrid y Londres concluyeron sin acuerdo básico en lo que a la supresión del **Spanish Packet** se refiere), París trató ahora de conseguir su propósito recurriendo a la vía coactiva. Así, una ordenanza regia, inserta en el **Code de Prises** (1692), otorgaba la elevada recompensa de 10.000 libras al armador en corso que lograra apresar un paquebote de los que navegaban entre Falmouth y La Coruña ³¹.

Por este tiempo mucho contribuyó a semejante agresividad de Francia hacia los **Corunna boats** la crisis de relaciones políticas con España, que pronto abocó en una plena ruptura comercial ³². Tras hacer hincapié sobre "las repetidas hostilidades ejecutadas por los franceses en mis dominios y súbditos contra la tregua ajustada entre esta Corona y la de Francia el año de 1684" —proclama una real cédula de 1689—, decretó Carlos II la prohibición de traficar con el país vecino y que salieran de España todos los mercaderes franceses salvo, como ya se hizo otras veces, aquellas personas que "se entretuvieran en oficios mecánicos". Otra pragmática regia ratificó en 1690 dicha prohibición ³³.

En sucesiva cronología tuvieron lugar nuevas negociaciones entre las jerarquías postales de París y Londres en orden a la tan ansiada y pretendida —unilateralmente— renovación del viejo ajuste concertado por los Correos Mayores de Francia e Inglaterra. Mas es indudable que el **Quai d'Orsay** no pudo conseguir tal propósito.

El Secretario del **Foreign Office** (James Vernon) hizo llegar entonces al ánimo del Gobierno de Luis XIV que en modo alguno lesionarían los **Corunna boats** los intereses del tesoro francés, puesto que los comerciantes ingleses continuarían re-

³¹ G. N. CLARK: *Trading with ennemy and the Corunna packets* (1689-1697), pub. "The English Historical Review", págs. 521-539, vol. 36 (Londres, 1921).

³² A. H. M., *Junta Comercio y Moneda*, lib. 48, fols. 113-132.

³³ A. H. M., *Junta Comercio y Moneda*, lib. 42, fols. 272-290. *Ibidem*, lib. 48, fols. 193-195.

mitiendo a España ingente cantidad de cartas a través de Francia. Ulteriores negociaciones entre ambos países fracasaron igualmente. Así, con respecto a la pretensión francesa de aumentar la tarifa de la correspondencia cursada por los paquebotes de Falmouth, Vernon no accedía a compensaciones de este tipo; esto es, por cualquiera disminución que pudiera experimentar en el futuro el volumen del despacho postal hispano-inglés vía Francia. En cualquier ajuste que Londres hiciera con París no sería incluida cláusula alguna relativa a dichos buques, puesto que S. M. B. exigía "an entire liberty to employ the vessels that thinks fit por his service into other kingdoms"³⁴. En fin, Whitehall juzgó siempre inaconsejable "to put down the Corunna packet". Así, con fecha 28 de marzo de 1698, un despacho regio sancionó terminantemente la continuidad de los paquebotes con Galicia; sin perjuicio de que prosiguieran nuevas conversaciones con París sobre ajustes postales; pero siempre, por supuesto, "without entering any engagement about the Corunna packet"³⁵.

Por su parte, y por reconocerse la recíproca utilidad del intercambio postal que nos ocupa, Madrid respaldó con fuerza esta actitud británica. El Gobierno de Carlos II no quiso reanudar la tradicional ruta seguida por las "cartas del Norte". Sobre todo, en atención a los continuos abusos y estorbos, desvalijos a veces, que experimentaban nuestros correos a su paso por tierra ultrapirenaica. Tan anómalo comportamiento, del que ya hicimos mención en páginas antecedentes, privó en casi toda la segunda mitad del siglo XVII. Ello obligó a que la Corte madrileña buscara agentes secretos encargados de hacer llegar a su destino los pliegos para Flandes y otros dominios españoles³⁶.

La oposición de Holanda incumbía, sustancialmente, al serio temor de que los ingleses se aprovecharan de los paquebotes de Falmouth para obtener lucrativas ventajas mercantiles en el N. O. peninsular. Y así fuera desplazado el activísimo tra-

³⁴ P. R. O., *State Papers. Entry Books*, ms. 44/99, doc. 18 dic. 1798.

³⁵ P. R. O., *State Papers. Entry Books*, ms. 44/99, fols. 464 y 489-490.

³⁶ A. G. S., *Secretaría Estado*, leg. 3.974, doc. 1 mar. 1685, etc.

to que el comercio holandés mantuvo siempre con los puertos luso-galaicos. Por mucho que interesara mantener un rápido despacho postal con España y Portugal —lo que no sucedería de utilizarse la morosa y larga travesía por Francia—, dicha ventaja, a juicio de los Estados Generales de Holanda, no compensaría otros inconvenientes. Temíase que el mayor perjuicio que la vigencia del sistema Falmouth-La Coruña podría causar en el futuro residía en la muy posible coyuntura de que el negociante holandés fuera virtualmente desalojado del N. O. hispano, en beneficio casi exclusivo del mercader insular.

Inglaterra, a este respecto, trató de disipar los temores que abrigan los holandeses, quienes veían el problema que nos ocupa bajo un prisma estrictamente mercantil. Lord Dursley hizo llegar al ánimo del Gobierno de La Haya que dicha ligazón marítima —de índole exclusivamente postal— ni había sido programada con el designio de otorgar al mercader británico "the selfish advantage", ni en modo alguno implicaría un serio factor de entorpecimiento para las conveniencias comerciales de Holanda. Es más. Londres no vetaría la implantación de otra ruta cualquiera, siempre que se desistiere de conducir el correo a través de Francia³⁷.

Asimismo, la cuestión del *Corunna packet* atañía muy de cerca a los Países Bajos españoles, cuyos estamentos comerciales mucho temían que a la sombra de la vía postal abierta entre los finisterres sajón y céltico irrumpiera una temible e insospechada expansión del comercio británico. Recelaba Bruselas que tal conexión lesionaría notablemente los intereses materiales de Flandes en Galicia y Norte de Portugal. Muy activas ya desde los viejos siglos medievales³⁸, estas densas relaciones mercantiles proseguían en ejercicio durante el período que se estudia. Así, en una *representación* flamenca alzada al marqués de Prié, ministro plenipotenciario de S. M. C., afirmase que el comercio con España era, con rotundidad, "*incomparablement plus à nôtre profit*" que el efectuado con la vecina Francia³⁹.

³⁷ G. N. CLARK, ob. cit., pág. 535.

³⁸ L. GILLIODTS VAN SEVEREN: *Cartulaire de l'ancienne Estaple de Bruges*, págs. 20, 245 y 707, vols. I y III (Brujas, 1905-06).

³⁹ A. H. M., *Junta Comercio y Moneda*, lib. 42, fols. 362-364.

Por consiguiente, ya en 1684 pudo observarse cómo el Consejo Supremo de Flandes y Borgoña no mostró el mínimo empeño en apoyar el establecimiento de una ligazón marítima entre Inglaterra y Galicia, tal como lo había intentado el duqué de York ⁴⁰.

Mas, ni la obstinadísima enemiga de Francia, ni la animadversión combinada por parte del estamento comercial de Holanda, nación aliada de Inglaterra, y de Flandes, todavía bajo dominio habsbúrgico, pudieron conseguir la supresión del llamado **Corunna mail**. Al contrario. Contéplase hasta qué punto el **Post Office** ⁴¹, el **Council of Trade**, y no menos el **Foreign Office** y el Almirantazgo, mostraron entonces, solidariamente, un vivísimo e inusitado interés en pro de mantener este tipo de navíos postales, habida cuenta de la innegable utilidad que reportaban.

EL CONVENIO DE 1716 Y AJUSTES POSTERIORES

Durante la guerra de Sucesión al trono de España quedó suspendido el correo marítimo de Falmouth con La Coruña. Un despacho regio dispuso que éstos navegaran de ahora en adelante rumbo al puerto de Lisboa ⁴². Ahora bien, en contraste con la notable regularidad observada hasta entonces por los **Corunna boats**, los paquebotes efectuaron a partir de ahora viajes muy espaciados a Lisboa. O adolecieron, en el mejor de los casos, de frecuentes y prolongadas demoras, a tenor de la marcha de la guerra en los mares ⁴³.

Restablecida la paz, tuvieron lugar negociaciones a fin de reanudar el despacho de la correspondencia a La Coruña. Tanto el **Foreign Office** como el Almirantazgo convenían en impugnar el intercambio postal hispano-inglés por territorio galo, vía Dover-Calais o Harwich-Ostende. También las autoridades

⁴⁰ A. G. S., *Secretaría Estado*, leg. 3.974, doc. 5 ene. 1685.

⁴¹ Especial empeño evidenció en este asunto el comandante Wildman, activista miembro *whig* del Parlamento, a la sazón Director General de Postas.

⁴² P. R. O., *Admiralty. Post Office*, ms. 1/4071, docs. 31 ago. y 7 dic. 1702.

⁴³ P. R. O., *Domestic Papers. Entry Books*, ms. 44/104, fols. 22, 306, 365, etc.

de Madrid participaron de idéntico criterio; pues en los años subsiguientes al tratado de Utrecht nuestras relaciones con Francia habían escalado un *status* de tensión "*grandissant*"⁴⁴ hasta el punto de que los comerciantes franceses —denunciaba en 1717 el embajador a su Gobierno— eran "*plus mal traités que jamais*" en España⁴⁵.

Por este tiempo, llegan constantemente al *Quai d'Orsay* quejas en el sentido de que las autoridades españolas pretendían arruinar al comercio de Francia⁴⁶. En virtud de esta tirantez, que alcanzaría sus aristas más agudas en los reinos de Cataluña y Galicia, en donde se toleran contra los súbditos de Luis XIV "*toutes les violences possibles*"⁴⁷, a principios de 1718 considerábase ya inevitable la completa ruptura comercial entre ambos países.

Las primeras conversaciones a fin de reanudar el servicio de bajeles entre Falmouth y La Coruña, suspendido durante la guerra, dieron inicio en 1714. Se redactó un anteproyecto, conforme a un plan formulado por lord Townsend, sobre la base de que dos *Spanish packets* navegarían quincenalmente y en cuya reglamentación subsistirían la mayoría de las estipulaciones programadas en el acuerdo de 1689. Whitehall volvía a requerir de nuestras autoridades el compromiso formal en orden a que el correo llegado al puerto coruñés fuera cursado con toda diligencia y sin la menor demora a su destino; habida cuenta de que la organización postal española, a juicio de Londres, comportábase todavía como "*very dilatory*"⁴⁸.

Conversaciones posteriores condujeron al *asiento* de 1716, ajustado entre Juan Bautista Usardi y Juan Tomás de Goyeneche. Usardi, como ministro de S. M. B. en la Corte de Madrid, y en virtud de poder notarial que previamente le había conferido John Parker, cónsul de Inglaterra en Galicia y "comisario de sus reales paquebotes". Goyeneche⁴⁹, como Juez Su-

⁴⁴ M. GIRAUD: *Un aspect de la rivalité franco-espagnole au début du XVIII^e siècle*, págs. 250-269, pub. "Revue Historique", vol. CCXVII (Paris, 1957).

⁴⁵ A. N. P., *Conseil Marine*, reg. B (1). 10, fol. 275.

⁴⁶ A. N. P., *Conseil Marine*, reg. B (1). 17, fol. 132.

⁴⁷ A. N. P., *Conseil Marine*, reg. B (1). 32, fol. 175.

⁴⁸ P. R. O., *Treasury Papers*, ms. T. P. (7), doc. 23 dic. 1714.

⁴⁹ Caballero de la Orden de Santiago y miembro del Consejo de S. M. en el Tribunal de la Contaduría Mayor de Cuentas.

perintendente y Administrador General de Correos y Estafetas de España⁵⁰.

A tenor de las negociaciones celebradas entre los citados Usardi y Goyeneche, una real cédula expedida en El Pardo, a 8 de julio de 1716, fijaba las condiciones que se debían guardar al arribo de los paquebotes. A la recepción y curso de "todas las cartas que se conducen al puerto de La Coruña por los paquebotes de los dominios británicos y vienen dirigidas a don Juan Parker, como tal cónsul y comisario de la nación británica", declárase, debería concurrir a "su reconocimiento y dirección el Correo Mayor que al presente es, o en adelante lo fuere, de la dicha ciudad de La Coruña". Una vez reconocidas las valijas, prosigue el despacho de Felipe V, "se han de pesar todos los pliegos y cartas que en ellas vinieren y de todas las onzas que se hallaren se ha de hacer cargo el dicho don Juan Parker, a razón de doce reales y medio de vellón por cada onza, obligándose el susodicho a pagar la cantidad que importaba el todo de las expresadas onzas, considerándole un diez por ciento por razón de su comisión de las cartas que fueren para el reino de Portugal..."⁵¹.

El correo nacional experimentó a partir de 1706 una sustancial modificación en su estructura. Dejó de ser monopolio concedido a particulares, pues Felipe V logró incorporar a la Corona "todos los oficios que por cualquier título, motivo o razón se hubieran enajenado o desagregado de ella"⁵². Al propio tiempo que satisfacía la tendencia borbónica a asumir todos los resortes del poder, dicha medida tuvo por designio fundamental allegar los subsidios necesarios para afrontar el tremendo gasto de la guerra de Sucesión⁵³.

Sin embargo, aunque teóricamente pasó a la directa administración del Estado, el servicio postal hubo de ser arrendado a particulares en años sucesivos —sin duda, por falta de práctica o no existir una eficiente capacidad de organización en los medios gubernativos—, recayendo ahora el cargo de Correo Mayor (desde 1706 a 1711) en manos de Diego de Murga, marqués de Montesacro⁵⁴.

⁵⁰ A. H. N., *Estado*, leg. 4.297, doc. 15 jul. 1758.

⁵¹ A. M. C., *Autos y Pleitos* (1702-1719), exp. año 1718, fols. 26-28.

⁵² E. VERDEGAY FISCOWICH, ob. cit., págs. 149-150.

⁵³ M. MONTÁÑEZ MATILLA, ob. cit., pág. 143.

⁵⁴ En 1716, ahora bajo la rúbrica de "Juez Superintendente y Administrador General de Estafetas, Correos y Postas", fue nombrado Goyeneche, con un sueldo anual de 3.000 ducados. Este tuvo éxito en ejecutar una profunda y eficaz reforma en el sistema interior de las comunicaciones postales.

En 1720 se dictó una muy positiva y completísima Ordenanza General de Correos. Esta nueva reglamentación mejoraría nuestro mecanismo postal de modo extraordinario. Y habría de perdurar, con visible éxito, durante el reinado de Fernando VI⁵⁵.

El correo marítimo continuó sin interrupción durante el período de 1716 a 1734. Mas, en este último año surgieron serias discrepancias entre el cónsul británico (John Burnaby Parker) y Taboada Ulloa, a cuyo cargo corría el arriendo de las Estafetas galaicas por el quinquenio 1734-1738. Con motivo de tales incidencias, promovidas a causa de la inobservancia de algunas cláusulas insertas en el supradicho *asiento* de 1716, o en posteriores prórrogas cuatrienales del mismo, hubieron de iniciarse nuevas conversaciones entre las cancillerías de Madrid y Londres.

He aquí, unos pasajes relativos al *status* por que discurría, con anterioridad a 1734, este tipo de correo marítimo. "Hicieronse varios contratos en que alzadamente se pagaba cierta cantidad por la valija de Oporto y cartas o pliegos que viniesen para el cónsul de La Coruña, entregando en el oficio del correo todas las demás que trajeran otro destino; y sucesivamente se adelantó el impuesto hasta la suma de 10.000 reales de vellón al año, dejando siempre al cónsul de Inglaterra el cuidado de recibir su valija y remitirla con personas de su confianza y de su cuenta a la ciudad de Oporto; sobre este pie se mantuvo el nuevo establecimiento hasta que, en el año de 1734, entró don Juan Antonio Taboada de Ulloa por recaudador de la Renta de Estafetas de Galicia". Este pretendió ahora "dar aumento a sus valores" contraveniendo ajustes anteriores, denunció el cónsul inglés en La Coruña. Tal actitud, prosigue Parker, expuso a la Renta de Correos a perder la referida suma de 10.000 reales; pues "hostigados los comerciantes de Oporto de lo que ya subían sus cartas, estaban resueltos a suplicar a S. M. B. que se dignase mandar que aquella correspondencia volviese otra vez por la vía de Lisboa"⁵⁶.

⁵⁵ E. VERDEGAY FISCOWICH, ob. cit., págs. 154-169.

⁵⁶ A. H. N., *Estado*, leg. 4.297, doc. 1 abr. 1756.

El cónsul Parker declaró en escritura notarial, otorgada en 4 de mayo de 1735, lo que sigue: "Por cuanto, desde el mes de agosto del año próximo pasado de 1734, don Juan Antonio Ta-boada había actuado por recaudador y administrador de las estafetas de este reino de Galicia, y pretendió que don Juan Parker, tío del otorgante y antecesor que en aquel tiempo fue en el empleo de cónsul y comisario de los paquebotes, le pagase crecidas sumas de dinero por razón del tránsito que los propios despachos por el referido cónsul, con las valijas y pliegos, hacían hasta los confines del reino de Portugal, contra el concierto y estipulaciones que se hicieron en el año pasado de 1716 con don Juan Tomás de Goyeneche, siendo Superintendente General de las Estafetas de España, y prosiguiendo contra aquel tratado con novedades y alteraciones. Después del fallecimiento del dicho don Juan Parker las repitió con el otorgante, pretendiendo ante el escribano don Alonso Yáñez de Abaúnza, como subdelegado del señor don Joseph de Palacios, Superintendente General que al presente es de dichas Estafetas de España, el que le pagase por cada onza de papel venida en las valijas doce reales de plata, sin exclusión de las cartas y papeles del oficio del cónsul y de las gacetas y papeles de igual curiosidad que vienen fuera de cubierta, contra la práctica y costumbre que siempre hubo en esto y en contravención de lo capitulado en la citada escritura con el señor Goyeneche. Porque está convenido se pagase solamente dos reales y medio de vellón por cada onza de cartas, excluyendo del peso las del oficio de cónsul, gacetas y papeles de este señor, y rebajando de todo el importe un diez por ciento que se paga al estafetero de la ciudad de Oporto por el trabajo de distribuir las a los de la factoría, y seis pesos que se pagan a cada propio que las conduce allí. Y adelantando las referidas novedades intentó recoger al oficio de la estafeta las expresadas valijas, con las cartas y pliegos, según llegaban en los dichos paquebotes, y darlas por su misma dirección con los gravámenes que dictaba su arbitrio. Intentando esto contra el ministerio y oficio del otorgante y las instrucciones con que los capitanes de los citados paquebotes navegan; prevenidos de

que no pueden entregar las valijas a otro que no sea el mismo cónsul, ni transportarse por otra dirección ni intervención que la mía..."⁵⁷.

Así, pues, para remediar "las expresadas alteraciones y que la correspondencia no se perjudicara según hasta aquí ha corrido", el cónsul Parker recurrió ante José Palacios, a fin de que éste, como Superintendente General de Postas⁵⁸, dictara las oportunas providencias. Considerando las notorias perturbaciones que ocasionaba el recaudador Taboada Ulloa, y más aún ante la muy posible contingencia de que, caso de suprimirse los *Corunna boats*, la Renta de Correos perdiera aquel ingreso de 10.000 reales, el precitado Superintendente "se abocó el conocimiento de todas estas disputas y dispuso que el cónsul de La Coruña autorizara con sus poderes al cónsul general que residía en la Corte, don Abraham Castres, para que se pudiese hacer "una amigable y perpetua concordia que exterminara todas las diferencias"⁵⁹. Por consiguiente, tratando de evitar en el futuro las discordias anteriormente suscitadas, se acordó entonces que, previo abono a la Renta de una suma anual de 11.500 reales, el cónsul británico tendría plena facultad para despachar a Oporto las valijas procedentes de Falmouth. Esta nueva **convención** mereció la sanción regia en 2 de julio de 1735. Y siguió vigente hasta 1739, en cuyo año tuvo lugar la ruptura política entre ambas Coronas. A continuación transcribimos los capítulos esenciales del citado acuerdo.

"1.º Que el referido cónsul Dn. Juan Burnaby debería pagar a la real hacienda y al expresado recaudador Dn. Antonio de Taboada once mil quinientos reales de vellón anualmente, por tercios y al fin de cada uno, por todas las cartas que llegasen en dichos paquebotes para los mencionados comerciantes de Oporto; con la expresada calidad de que la correspondencia que el citado Burnaby tuviere para sí mismo se le diese libre de portes por ir comprendida en aquella cantidad.

2.º Que todas las cartas que vinieren en dichos paquebotes para La Coruña, estafetas de Galicia y demás del reino de España, las hubiese de entregar el citado cónsul al referido recaudador o a sus sucesores, para que percibié los

⁵⁷ C. N. C., *Protocolos Notariales*, leg. 61, fols. 32-33.

⁵⁸ A. G. S., *Hac. Superintendencia Postas*, leg. 455, doc. 19 jul. 1727.

⁵⁹ A. H. N., *Estado*, leg. 4.297, doc. 1 abr. 1756.

portes que adeudasen en sus respectivos oficios, encaminando las demás al Correo Mayor de Italia de esta Corte para el propio fin...

3.º Que por parte del recaudador ni otro ministro de la Renta, aunque se administrase de cuenta de la real hacienda, se hubiese de visitar, reconocer, ni examinar los pliegos, cartas, gacetas, ni otros papeles que llegasen en dichos paquebotes, mediante esta embevida en el citado precio la retribución de todo; pero con la calidad de que interviniese un oficial de la estafeta en la apertura de la valija, para recoger los pliegos y cartas que condujeren para La Coruña y demás estafetas de la península de España.

4.º Que si por algún evento o accidente inopinado acaeciere suspensión en la correspondencia de dichos pliegos, y los propios no pudiesen introducirlos en la ciudad de Oporto y traer las correspondientes respuestas, para encaminarlas por dichos paquebotes a Inglaterra, en tal caso, se debería conceder pasaporte y permiso a dicho cónsul para que los nominados propios pudiesen introducirse en aquella ciudad; y, en caso de denegársele, cesara la contribución de los mencionados 11.500 reales de vellón, porque la satisfacción de ellos se debería entender solamente cuando estuviese corriente la correspondencia y no en otra forma.

5.º Que el precitado cónsul o sus sucesores hubiesen de tener facultad y se le concedía, para despachar los propios que fueren de su satisfacción con dichos pliegos y cartas a Oporto, sin que por los ministros del resguardo de la Renta se les registrase ni detuviesen con pretexto alguno siendo de cuenta del cónsul el gasto que causaren.

6.º Que los mencionados 11.500 reales de vellón los hubiese de pagar el citado cónsul al expresado Dn. Juan Antonio Taboada, o a la real hacienda, desde el día que entró en el arrendamiento, y que para los tercios sucesivos debería dar fianza dicho cónsul a satisfacción del mismo recaudador; conveniéndose uno y otro en que todas las diferencias, pleitos y discordias anteriormente suscitadas quedaren terminadas enteramente mediante esta concordia; quedando ambos subordinados y sujetos a la disposición y providencia que tomare el referido Juez Superintendente General si ocurriese nueva disensión en el asunto, respecto de ceder, como cedían, los demás recursos que le competiese"⁶⁰.

LAS ESTIPULACIONES DE 1750

El anterior ajuste concertado en 1735 permitió la continuidad del correo de Falmouth hasta mediados de 1739, en que cesó dicho servicio a causa de la guerra entre España y Gran Bretaña. Restablecida la paz en 1749, hubo apertura de nuevas conversaciones.

⁶⁰ A. H. N., *Estado*, leg. 4.297, doc. 15 jul. 1758.

Carvajal y Lancáster recibió entonces una propuesta del embajador Keene, en el sentido de restablecer los buques-co-reo conforme al reglamento vigente antes de la guerra. A fin de afianzar "la bonne intelligence heureusement rétabli entre les deux Couronnes et de cultiver au même temps un commerce qui l'expérience de tant d'années a fait voir être également utile et nécessaire aux deux nations", afirmó Keene, era deseo del Gobierno de Jorge II (1727-1760), a no dudarlo, que España prestara su total conformidad en orden a reanudar tan útil e importante servicio marítimo para los intereses de ambas naciones. Inglaterra insistía, sobre todo, en que dichos bajeles fueran tratados en el puerto coruñés con las mismas exenciones de que gozaban los navíos de guerra de S. M. B., por tratarse de naves costeadas por aquella Corona y bajo el mando de oficiales nombrados por el Rey. Londres, en contrapartida, ofrecía las más estrictas seguridades a fin de impedir toda suerte de comercio ilícito a través de los paquebotes, garantizando que el capitán o tripulantes, culpables de acción fraudulenta serían castigados severamente; es decir, "d'une façon à détourner les autres de suivre leur exemple" ⁶¹.

A fines de 1749, el embajador Keene informaba a nuestro Secretario de Estado ⁶², que "ya estaban prontos en su Corte a volver a poner un paquebote cada semana", bajo el mismo reglamento ajustado con anterioridad a la última guerra. Al mismo tiempo, el cónsul de S. M. B., y "agente-comisario de sus reales paquebotes" en La Coruña (Jordan), otorgaba poder notarial al ministro británico en Madrid (John Burnaby Parker), a fin de que este ajustara con el Administrador General de las Estafetas españolas (Pedro Simó) todo lo concerniente a "la forma y arreglo del transporte de las cartas y pliegos en dichos paquebotes". Como cláusula preceptiva e irrevocable, declárase en la supradicha escritura notarial que el Administrador de Correos de La Coruña no tendría interven-

⁶¹ A. G. S., *Secretaría Estado*, leg. 6.916, doc. 17 nov. 1749, etc.

⁶² Por real cédula dada en Aranjuez, en 17 de junio de 1747, Carvajal y Lancáster fue nombrado Juez Superintendente de Postas, como sucesor de Palacios (A. H. N., *Estado*, lib. 245/d, fols. 1-21).

ción alguna en el curso de las valijas desembarcadas en aquel puerto con destino a la ciudad de Oporto; y si, en cambio, solamente la tendría el otorgante como cónsul y único comisario de los paquebotes de S. M. B.⁶³.

Carvajal y Lancáster, vistas las propuestas británicas, requirió entonces de Pedro Simó⁶⁴ que le informara sobre "si era conveniente hacerlo así, con lo demás que se le ofrezca". Dijo Simó "no se le ofrecía reparo en que continuaran dichos paquebotes mediante el prolongado tiempo que había que arribaban al citado puerto de La Coruña, sin que en el discurso de él hubiere ocurrido ningún motivo para suspender el curso de ellos". Pues, añadía, "además del precio en que se ajustasen para la real hacienda las cartas que condujeran, que, por lo menos, según había manifestado el cónsul, sería de 11.500 reales de vellón al año, subiría el precio del arrendamiento de las estafetas de Galicia por razón del importe de las cartas que llegasen para las cajas de aquel reino, de conformidad con lo que estaba capitulado en el actual arrendamiento. Y que, en este concepto —concluye Simó— podía S. E. determinar lo que hallare más conveniente en el asunto"⁶⁵.

Las constantes presiones del embajador Keene⁶⁶, unido al favorable informe de Carvajal a Fernando VI, dieron el resultado apetecido (Lám. núm. 8). A principios de 1750, dispuso la Corona que continuara, por espacio de un cuatrienio, "el último trato que fue hecho con los ingleses para recibir en La Coruña los paquebotes de cartas de la Gran Bretaña"⁶⁷. Y, toda vez que Londres garantizó formalmente no habría comercio clandestino a través de los mismos o, en su caso, serían castigados ejemplarmente los contraventores, otra real orden acordó que dichos bajeles, cuyo sostenimiento costaba la Corona británica y enarbolaban pabellón regio, fueran tratados

⁶³ C. N. C., *Protocolos Notariales*, leg. 62, fol. 133.

⁶⁴ Administrador General de Postas en virtud de cédula real expedida en 19 de junio de 1747 (A. H. N., *Estado*, lib. 245/d, fols. 23-41).

⁶⁵ A. H. N., *Estado*, leg. 2.497, doc. 15 jul. 1758, etc.

⁶⁶ Benjamín Keene fue ministro británico en Madrid desde 1727 a 1734. Y, hasta 1739, enviado extraordinario de S. M. B.

⁶⁷ A. H. N., *Estado*, leg. 4.297, doc. 18 ene. 1750.

en todo como navíos de guerra de S. M. B. por las autoridades coruñesas⁶⁸.

Por último, con fecha 18 de febrero de 1750, se protocolizó ante el escribano González del Mazo la correspondiente escritura notarial entre Pedro Simó y John Burnaby Parker; el primero por su condición de Administrador General de Correos; el segundo, como ministro de S. M. B. en la Corte, previo poder notarial que le otorgó Jordan, cónsul general de Inglaterra en Galicia y comisario de paquebotes. Este se obligaba a cumplir el nuevo contrato, por un término de cuatro años, de conformidad con las cláusulas siguientes.

"1.ª Que el referido cónsul Dn. Joseph Jordan había de pagar a la real hacienda y poner en poder de Dn. Juan Antonio Pillado, recaudador que entonces era de las precitadas estafetas de Galicia o a sus sucesores, 11.500 reales de vellón en cada año de los cuatro de este asiento...; cuya cantidad había de satisfacer por tercios al fin de ellos, con igualdad lo que correspondiese a cada uno, por el importe de las cartas que llegasen en el paquebot semanalmente desde Inglaterra a aquel puerto para todos los comerciantes de Oporto en Portugal; con la expresada calidad de que la correspondencia de pliegos y cartas que condujesen para el nominado cónsul se hubieren de dar libres de portes, mediante estar comprendidos en dichos 11.500 reales de vellón, a cuya paga se le pudiese apremiar en caso fortuito por el vigor de las leyes como por haberes de S. M.

2.ª Que todas las cartas que llegasen en dicho paquebot para La Coruña, estafetas de Galicia y demás del continente de España, las habría de entregar el citado cónsul al expresado recaudador o sus sucesores, para que percibiese los portes de sus respectivos oficios y dirigiese las demás al Correo Mayor de Italia de esta Corte para el propio fin; y que si, en uno u otro, se reconociese fraude en la legalidad con que debían proceder, se les impusiere el condigno castigo por el Administrador General de esta Renta, según la calidad del delito que se justificase.

3.ª Que por parte del recaudador ni otro ministro de la Renta, aunque se administrase de cuenta de la real hacienda, no se habían de visitar, reconocer, ni examinar los pliegos, cartas, gacetas, ni otros papeles que condujese el referido paquebot, respecto de considerarse que en la retribución de los 11.500 reales de vellón se recompensaban y pagaban todos; pero con el aditamento de que interviniese un oficial de la estafeta en el acto de la apertura de la valija para recoger los pliegos y cartas que viniesen en ella, tanto para La Coruña como para las demás estafetas de aquel reino y los de la península de España.

⁶⁸ A. G. S., *Dir. Gen. Rentas. Ordenes*, leg. 240, doc. 21 feb. 1750.

A. H. N., *Hacienda. Ord. Gen. Rentas*, lib. 8.018, doc. núm. 1.113.

4.^a Que si por algún accidente de guerra u otro inopinado acaeciére suspensión en la correspondencia de los pliegos y cartas que llegasen en dicho paquebot para los referidos comerciantes de Oporto, y no pudiesen los propios introducirlos en aquella ciudad y traer las correspondientes respuestas para encaminarlas con el mismo paquebot a Inglaterra, en este caso, se había de conceder pasaporte y permiso a dicho cónsul para que los citados propios pudiesen introducirse en la expresada ciudad...

5.^a Que el mencionado cónsul Dn. Joseph Jordan o sus sucesores hubiesen de tener facultad, y se les concedía, para despachar los propios que fueren de su satisfacción con dichas cartas a Oporto, sin que pudiesen ser registrados ni detenidos en manera alguna por los ministros de la Renta ni del recaudador, con ningún pretexto, debiendo ser de cuenta del nominado cónsul el gasto que ocasionasen.

6.^a Que los precitados 11.500 reales de vellón los había de satisfacer dicho cónsul a la real hacienda desde el día que hiciese constar el recibo del primer paquebot, por tercios iguales. Y que para los sucesivos, hubiese de dar fianza a satisfacción del referido recaudador y a nombre de la real hacienda, para que por este medio quedara asegurada, obligándose el citado cónsul con su persona, bienes muebles y raíces, a la observancia y cumplimiento de las condiciones estipuladas en este contrato”⁶⁹.

OPOSICION DE LA RENTA DE CORREOS AL ACUERDO DE 1750

Ya a raíz de haberse iniciado las conversaciones previas al acuerdo de 1750, obsérvese cómo el Administrador General de la Renta de Correos intentó fueran modificadas algunas cláusulas que habrían de regir en la futura reglamentación de los paquebotes, por considerarlas ofensivas a “la dignidad de la Renta”. La crítica más severa incumbía al artículo 3.^o del citado ajuste. Prevenía éste que ninguna persona podría registrar el correo inglés, pues “la valija entera ha de ir en derecho a la misma casa del cónsul”, limitándose el Administrador de las Estafetas de Galicia a recibir los pliegos y cartas que el cónsul británico quisiere entregarle⁷⁰.

A este respecto, el Administrador General de la Renta de Correos declaró lo que sigue: “Este punto lo juzgué yo siempre no sólo excesivo, sino ignominioso. Lo primero, porque me pa-

⁶⁹ A. H. N., *Estado*, leg. 4.297, doc. 15 jul. 1758.

⁷⁰ A. G. S., *Secretaría Estado*, leg. 6.916, doc. 14 nov. 1749.

rece imposible que un Príncipe consienta, dentro de sus dominios, que la correspondencia universal de la Monarquía con sus vasallos se ponga por 11.500 reales en manos de un ministro público, puesto y pagado por el monarca cuyos súbditos escriben a los del Rey de España. Lo segundo, porque todo el secreto de los ministros españoles en Inglaterra viene a manos del ministro del Rey británico en España, y éste podrá hacer cuánto quisiere, con o sin noticias comunicadas por su Corte. Lo tercero, porque no pudiendo el Correo Mayor de La Coruña saber de las cartas más de lo que quisiere decirle el cónsul, puede éste defraudar a la Renta y a la hacienda real no sólo en los 11.500 reales, sino en 15.000 doblones. Y lo cuarto, porque cuando todo esto faltare, yo no sé con qué palabras ponderar el descrédito que resultaría contra la respetable persona de V. E. si autorizase con su asenso y firma el bárbaro pacto de entregar al arbitrio, censura y capricho del cónsul el sagrado de la correspondencia del Estado y la de tantos católicos que, sin duda, se explicarán con franqueza con los compatriotas establecidos en España". Por todo ello, convenía omitir enteramente el artículo 3.º y, en su lugar, poner otro en que expresamente "se mande que la valija, entera y cerrada, se saque del paquebot inglés por la persona que el cónsul elija, pero que en la playa se reciba por el Correo Mayor o por alguno de sus oficiales y se lleve derechamente al Oficio y allí se abra con asistencia del ministro de la Real Hacienda" ⁷¹.

En sucesiva cronología insitió la Renta de Correos en impugnar el convenio suscrito en 1750, cuya sustancia "se reduce a sujetar la correspondencia general de España con Inglaterra o, por decirlo mejor, la de Inglaterra con España, al arbitrio y libertad del cónsul de La Coruña por el rédito anual de 11.500 reales" ⁷². Este sistema implicaba una pérdida elevadísima para el erario español; superior a 70.000 reales al año, a juicio del Administrador de Correos de La Coruña (Alonso de Uribarri). Y aún, añadía éste, se ocasionaba "casi igual

⁷¹ A. G. S., *Secretaría Estado*, leg. 6.916, doc. 14 sep. 1750, etc.

⁷² A. H. N., *Estado*, leg. 4.297, docs. 29 nov. y 2 dic. 1757.

perjuicio a la Renta de Correos de Portugal por las cartas que el cónsul dirige a Oporto y desde aquí a todo aquel reino”⁷³.

Se estimaba entonces en un promedio de 38 onzas el peso de la correspondencia británica con destino al Norte de Portugal⁷⁴. Multiplicada dicha cifra por veinticuatro, las veces que por año solían navegar los *Corunna boats*, salía un total de 912 onzas⁷⁵. Si el comercio portuense recibiera dicho volumen postal a través de Francia, utilizando luego la *carrera de postas* Madrid-Lisboa, a razón de 19 reales por onza que es la tarifa estipulada en concepto de porte, la Renta ingresaría entonces unos 17.228 reales. A cuya cantidad habría de añadirse 4.300 reales, importe estimativo del valor que podría rendir la conducción de otras cartas extranjeras, dinero y valores declarados, vía San Sebastián, Madrid y Lisboa. Sumarían ambas partidas más de 21.500 reales. En cambio, con el servicio Falmouth La Coruña, la Renta de Correos solamente obtenía el mentado ingreso de 11.500 reales⁷⁶.

Hacia más de un siglo que en la mente de ciertos *projectistas* bullía el deseo de incrementar los créditos postales como fuente de ingreso para el tesoro real. Un *Arbitrio* de 1635 exponía lo que sigue: “Se mesura evidentemente que el Correo Mayor puede muy bien beneficiar y aumentar dos mil ducados más de renta en cada año de lo que hoy vale el oficio de Estafetas, y puede ser, si se tomase de veras, valer tres mil ducados de renta”. Un medio de conseguir tal aumento residía en que fuera enviado inmediatamente a España, siempre que saliera a luz, “algún papel curioso, en cualquier lengua, en Bruselas y otras partes de Flandes, Alemania y Roma”, a fin de que fuera traducido aquél al español; y cuyo porte podría redituarse dos mil ducados o más⁷⁷.

El producto ingresado al tesoro por la Renta de Correos⁷⁸ hubo de registrar un constante aumento en tiempos de Felipe V: por ejemplo, 2.800.000 reales de vellón en 1729; 3.280.000

⁷³ A. H. N., *Estado*, leg. 4.297, doc. 15 mar. 1755.

⁷⁴ Correo consignado en su casi totalidad, es obvio, al comercio de Oporto, donde Inglaterra poseía crecidos intereses mercantiles.

⁷⁵ Es más, Uribarri, haciendo uso de informes visiblemente exagerados, llegó a computar el volumen de la correspondencia destinada a Oporto en un promedio anual de 3.000 onzas.

⁷⁶ A. H. N., *Estado*, leg. 4.297, doc. 8 mar. 1755, etc.

⁷⁷ B. N. M., ms. 8.180 (V-196), fols. 140-141.

⁷⁸ A. G. S., *Tribunal Mayor Cuentas. Estafetas y Postas*, legs. 1.398 a 1.417.

en 1736⁷⁹. Sin embargo, nuestras autoridades postales insistían ahora en obtener un lucro mayor del intercambio de valijas con Inglaterra, por estimar como notoriamente ínfima la tarifa de 11.500 reales. Así, prosiguiendo en esta postura disconformista, el primer ministro Wall recibía nuevas **representaciones** de la Renta en súplica de que fuera rectificado el ajuste de 1750; pues se seguía “un crecido menoscabo en la continuación del paquebot, en caso de no ser mayor el precio”. Sobre todo, y habida cuenta de que el volumen de correspondencia para Oporto hubo de experimentar un considerable aumento a tenor del denso tráfico mercantil operado entre Londres y dicha plaza, el principal perjuicio residía en la pérdida del 25 por cien que “se recarga por la conducción de las cartas extranjeras que pasan, vía Francia, desde esta Corte a Portugal”; las cuales circulan ahora en notable proporción por el paquebote de Falmouth y el cónsul británico las dirige desde La Coruña al país ultramariño⁸⁰.

He aquí, algunos pasajes contenidos en la réplica británica a las *representaciones* de Uribarri al Gobierno, para que “se pueda venir en conocimiento de la ligereza con aquel Administrador ha procedido —léese en un memorial de la Embajada—, alterando la verdad en algunos artículos y exagerando en otros sus preocupaciones con demasiada vehemencia”. En primer lugar, recuérdase que con objeto de “facilitar la correspondencia de los vasallos ingleses que tienen su comercio en Portugal, estableciéronse por S. M. B. diferentes bajeles que cursan los correos desde el puerto de Falmouth al de Lisboa” y, desde aquí, por tierra, a Oporto. Mas, reconociéndose que “habría menos dificultad en llevar los correos desde La Coruña, se dio nueva providencia para poner en otros paquebotes destinados a dicho puerto en derecho”, en cuyo sostenimiento la Corona británica invertía al año 300.000 reales de vellón, con la condición de constituirse el cónsul que allí reside en comisario único para “recibir y dar la debida dirección a todos aquellos pliegos”.

Juzgó Uribarri que el *asiento* de 1750 defrauda a la Renta en más de 70.000 reales al año, puesto que “la valija de Oporto trae cartas para todo el reino de Portugal y para otros de España, con lo que precisamente se adeudarían crecidos portes si la entrega se hiciera en su Oficio y desde él se diera

⁷⁹ A. G. S., *Hacienda. Superintendencia Postas*, leg. 455, exp. 1.730 y 1.737.

A mediados de siglo la Renta ingresaba casi cinco millones de reales, para duplicarse la cifra hacia 1825. La recaudación obtenida en Inglaterra era de 46 millones de reales en 1780, casi 160 millones en 1825. En Francia, la Renta de Correos aportó al tesoro en 1820 cerca de 50 millones de reales (J. CANGAS ARGÜELLES: *Diccionario de Hacienda*, pág. 298, vol. I, Madrid, 1833).

⁸⁰ A. H. N., *Estado*, leg. 4.297, doc. 1 mar. 1755, etc.

la dirección a todos los pliegos". Mas, prosigue el embajador británico, "bien se deja ver que Dn. Alonso Uribarri ignora que permanecen todavía los antiguos paquebotes destinados a llevar la correspondencia de los comerciantes ingleses a Lisboa y demás ciudades de aquel reino, a excepción de la de Oporto. Y así es necesario perdonarle aquella exageración con que quiso abultar esta valija que, bien examinada, podrá traer cien cartas o pliegos cada quince días. Y no es fácil apurar porqué reglas hace aquel Administrador su cuenta para deducir el perjuicio de los 70.000 reales que, tal vez, no se adeudarian ni pagando los pliegos a peso de oro. Y si se hiciere cargo de que S. M. C. percibe, sin contingencia ni gasto alguno, los 11.500 reales de la última estipulación por las cartas del cónsul de La Coruña y las de Oporto, y recobra también los portes de las que vienen para las demás partes de España, vería las ventajas de que por la nación británica se contribuye a la Renta".

El embajador inglés deploró que la Renta de Correos —ignorando que el comercio portuense "podría suplicar a S. M. B. se sirva mandar que la correspondencia vuelva a restablecerse por la vía de Lisboa", en cuyo caso cesaría automáticamente el sistema Falmouth-La Coruña—, intente ahora "atropellar una escritura que tiene tanto viso de tratado entre dos potencias". Si el precitado Uribarri "supiera considerar el peso de una negociación actuada entre personas autorizadas por las dos Cortes, admitida por ministros muy cuidadosos de los intereses de la real hacienda y aprobada por S. M. C., no tendría la ligereza de venirse ahora congraciando, a título de celoso, a excitar las mismas pretensiones y novedades que, desde al año 1734, promovió Dn. Juan Antonio de Ulloa, con el riesgo de perder aquel contingente la Renta".

En fin, el mentado memorial concluye solicitando del Gobierno español no permita "se altere una correspondencia que ha existido tantos años y durante el manejo de varios Ministros muy perspicaces en celar por los intereses de S. M. C. y que tan lejos de encontrar los inconvenientes que figura Dn. Alonso Uribarri, han tenido por necesario perpetuar la regla que se está observando"⁸¹.

No obstante, el Administrador de la Estafeta coruñesa proseguía años después, en su indesmayable postura, en denunciar los graves perjuicios que el asiento de 1750 ocasionaba al erario español. Aun cuando Inglaterra accediera a elevar su cuota a 50.000 reales, con todo, en modo alguno "conviene que S. M. permita la continuación del paquebot", proclama Uribarri⁸².

Si nuestras autoridades postales no pudieron conseguir su propósito, al menos lograron ahora de Londres que fuera entregada al Oficio coruñés la valija ordinaria, cerrada y sellada conforme salía del Falmouth; pero no, en cambio, que fueran depositadas "las cartas que estuvieran dirigidas al ministro de S. M. B. en Madrid, al cónsul o agente suyo y, asimismo, al que lo fuere en La Coruña"⁸³.

⁸¹ A. H. N., *Estado*, leg. 4.297, doc. 1 abr. 1756.

⁸² A. H. N., *Estado*, leg. 4.297, docs. 21 dic. 1757, 6 sep. 1758, etc.

⁸³ A. H. N., *Estado*, leg. 4.297, docs. 29 nov., 2 dic. 1757, etc.

A principios de 1763, nuevos memoriales elevados a Carlos III insistían en denunciar "los muchos perjuicios que ocasiona a la Renta la continuación del paquebote que conduce cartas desde Londres a La Coruña". Se aduce nuevamente que el tesoro dejaba de percibir un lucrativo ingreso en concepto de porte por el correo insular que, remitido a España y Portugal, podría venir a través de Francia; incomparablemente mayor, por supuesto, al del mentado canon de 11.500 reales. No resultaría muy descaminado, pues, admitir ahora en 3.000 onzas el volumen postal transportado al año por los **Corunna boats**, consignado mayormente a Oporto y otras poblaciones ultramariñas⁸⁴. Si estas "cartas del Norte" vinieran por territorio francés y fuesen remitidas a Lisboa por nuestro Correo Mayor, a razón de 19 reales por onza según tarifa convenida, el erario nacional obtendría entonces un beneficio de 57.000 reales. En cambio, utilizando el sistema Falmouth-La Coruña perdíanse cada año 45.500 reales; si a la correspondencia para Oporto se agregara la que dichos buques conducen para Galicia y demás regiones españolas, la pérdida global muy bien podría montar a 90.000 reales de vellón⁸⁵.

Tan reiterativas representaciones suscritas por la Renta de Correos hicieron mella, al fin, en el ánimo de Carlos III. Un despacho regio dispuso en la primavera del 63 la cancelación de los **Spanish packets**; tal medida, por supuesto, no debería perturbar "la recíproca y armoniosa correspondencia que subsiste y debe continuar entre esta Corona y la de Inglaterra". La Secretaría de Estado oficiaba poco después al Capitán General de Galicia, marqués de Croix, lo que sigue: "Puesto que se concluyó la concordia y hay libertad en los ingleses de enviar o no el paquebot de cartas, y en nosotros para admitir o no éste, elige Su Majestad la última providencia". En conse-

⁸⁴ La plaza de Oporto, muy concurrida por el mercader británico, era entonces virtualmente única salida del vino duriense, cuya masiva exportación discurría al amparo de las franquicias aduaneras que disfrutaba Gran Bretaña en aquel puerto.

⁸⁵ A. H. N., *Estado*, leg. 4.297, doc. 22 abr. 1763. Una "Razón del caudal entrado en la Tesorería de la Renta de Correos" puede verse en: B. M. L., *Papers on the revenues of Spain* (1756-1793), ms. Eg. 499, fols. 47-57.

cuencia, se ordena a Croix que "si acaso viniere el paquebot, no consienta la entrada de la correspondencia" ⁸⁶.

EL SERVICIO FALMOUTH-SANTANDER

Tras la cancelación del sistema Falmouth-La Coruña decretada en 1763, como ya dijimos, el estamento comercial de Londres pensó ahora en la conveniencia de implantar otro correo marítimo con el Norte de España. Sin duda, poco antes ya había irrumpido en ciertos medios británicos un estado de opinión adversa al *Corunna mail*. El *Foreign Office* recibía continuas quejas en torno al considerable retraso que experimentaba el despacho a Madrid de la correspondencia desembarcada en La Coruña y a las enojosas incidencias promovidas en aquel puerto, casi siempre motivadas por razón del contrabando efectuado a través de dichos buques-correo. Por vía de ejemplo, señalemos que en un memorial elevado al *Council of Trade* por D'Eon (director-agente que fue en España de la poderosísima e influyente *South Sea Company*), declárase inaconsejable "to revive the correspondence by Corunna" ⁸⁷.

Caso de ser establecida una nueva conexión marítima postal con España, las miras del estamento mercantil londinense se dirigían ahora al puerto de Santander, cuya mayor proximidad geográfica a Madrid, es obvio, permitiría un giro mucho más rápido para las valijas que a través de la larga y entorpecedora ruta desde Galicia. Se invocaron además antecedentes históricos. Ya en 1677 tomó estado oficial un arbitrio para conducir pliegos por medio de fragatas inglesas entre Plymouth y Santander ⁸⁸; en 1715 ajustó Gran Bretaña un tratado comercial con la capital cantábrica ⁸⁹; por último, en 1750 hubo otro acuerdo de los mercaderes insulares con las autoridades de Santander ⁹⁰.

⁸⁶ A. H. N., *Estado*, leg. 4.297, docs. 22 y 27 abr. 1763.

⁸⁷ P. R. O., *Domestic Papers. George III*, ms. 37/2, doc. núm. 127.

⁸⁸ A. G. S., *Secretaría Estado*, leg. 3.955, doc. 27 ago. 1677.

⁸⁹ A. N. P., *Conseil Marine*, reg. B (1). 2, fol. 220.

⁹⁰ B. M. L., *Additional*, ms. 32.723, fol. 227 y sigs.

Así, pues, a la vista del "buen acogimiento que encontrarían en el puerto de Santander los paquebotes de cartas", el primero en apoyar con calor la idea de destinar dos veleros ingleses para "traer y llevar la correspondencia de ambos dominios" fue el propio embajador británico en Madrid (lord Grantham); en cuyas ansias, éste sugería a su Gobierno el nombramiento de "un sujeto de circunstancias recomendables para residir en Santander, como se practica en Lisboa, en calidad de agente para la respectiva comisión de aquellos paquebotes"⁹¹.

Las conversaciones entabladas en orden a la implantación de esta nueva ruta postal dieron el resultado apetecido en 1778. Un despacho regio, dado en 13 de septiembre en S. Ildefonso de La Granja, sancionó el establecimiento de un servicio marítimo, en **derechura**, entre las ciudades de Falmouth y Santander. En cuya travesía se emplearían exclusivamente dos bajeles de bandera británica, con idéntica reglamentación a la seguida por los tradicionales **Corunna boats**; pero bien entendido que el agente consular acreditado en Santander debería entregar en la oficina de Correos "las cartas que vengan para cualquiera persona, excepto las que se remitan a Madrid u otras partes". Los paquebotes serían tratados "con toda atención por parte de los dependientes de Rentas". No obstante, y a fin de precaver todo abuso en perjuicio de la real hacienda, quedó reglado que cualquier artículo comerciable desembarcado por los paquebotes habría de pagar los derechos reales⁹².

LOS CORREOS MARITIMOS A FINALES DEL SIGLO XVIII

A partir de 1780 tuvieron lugar, a instancias de Londres, nuevas negociaciones para restablecer los veleros a Galicia en los mismos términos que lo habían estado con anterioridad a 1763.

A este respecto, hemos cotejado la copiosa correspondencia tramitada al **Foreign Office** por el cónsul general de S. M. B.

⁹¹ A. G. S., *Secretaría Estado*, leg. 7.004, doc. 12 sep. 1778, etc.

⁹² A. H. N., *Hacienda. Ord. Gen. Rentas*, lib. 8.030, doc. núm. 2.795.

en Galicia (Katencamp), observando hasta qué punto ha sido éste, a no dudarlo, el más ferviente partidario de reanudar aquel tradicional correo marítimo; la supervivencia del **Corunna mail** debía ser, a su juicio, "another object of the attention of His Majesty's Ministers" en el curso de las conversaciones entabladas entre ambas Coronas sobre comunes asuntos de índole mercantil. Katencamp mucho confiaba ahora en que Madrid no vetaría dicho restablecimiento. Sobre todo, si Londres garantizaba que el capitán o tripulantes incursos en tratos de comercio clandestino serían castigados severamente, incluso con la pérdida de su empleo⁹³. Este punto era realmente clave⁹⁴. Por cuanto, la acusación española de incurrir los **Corunna packets** en comercio fraudulento había sido, es obvio, habitual coyuntura en lo que iba de siglo, como veremos más adelante⁹⁵.

Por otra parte, asunto muy debatido y de curiosas implicaciones geopolíticas, cuya explanación nos exigiría páginas enteras, fue entonces la pugna abierta en ciertos medios británicos sobre si era o no conveniente que los paquebotes zarparan exclusivamente rumbo a Lisboa o bien debía mantenerse conexión simultánea con La Coruña⁹⁶. Entonces, ante las quejas en torno al considerable retraso que padecía el correo cursado a España a través de la "very uncertain and circuitous" ruta lisboeta, Katencamp expuso al **Foreign Office** cuán aconsejable sería para los intereses de su país que el giro postal con Madrid se efectuara vía Galicia. Opinión compartida por otros cónsules acreditados en puertos españoles. Incluso por el propio ministro de Jorge III en Madrid (St. Helens), quien encarecía de Lord Granville dispensara la máxima atención al asunto de los **Corunna boats**⁹⁷. Es más. Patrones de barcos y nego-

⁹³ P. R. O., *Foreign Office. Chesterfield and Consuls*, mss. 72/2 y 72/4, docs. 14 jul. 1784 y 26 feb. 1785.

⁹⁴ P. R. O., *Foreign Office. Liston and Consuls*, ms. 72/12.

⁹⁵ Vid. págs. 56-62.

⁹⁶ Londres prestó siempre mucha atención al servicio con Lisboa, a cuyo puerto zarpaba en cada semana un paquebote de Falmouth, invirtiendo de cuatro a doce días en la travesía (A. N. L., *Junta Comercio*, mazo 311, año 1793).

⁹⁷ St. Helens, al tiempo que denunciaba los retrasos observados en el sistema Falmouth-Lisboa, puso de relieve, en cambio, que los veleros a La Coruña "have sailed hitherto with the most perfect regularity" (*Historical Manuscripts Commission*, pág. 409, vol. II, Londres, 1894).

ciantes británicos que traficaban con el N. O. peninsular no pudieron por menos de hacer público, en Londres, el magnífico trato otorgado a sus naves en el puerto coruñés, cuyas autoridades siempre desplegaron toda clase de "civilties and attentions"⁹⁸.

Sin embargo, tales deseos británicos inspiraban ahora muy escasa simpatía en nuestros medios oficiales. Así, el embajador de España, conforme a instrucciones recibidas de su Gobierno, criticó severamente en 1783 el proyectado intento de restaurar la antigua conexión postal Falmouth-La Coruña. Transcribimos el siguiente pasaje de un despacho que aquel diplomático remitió al conde de Floridablanca, tocante al memorial que presentó al Secretario del F. O. (Fox): "Le representé ser inútil hablar de tal asunto, pues los perjuicios experimentados en dicho establecimiento habían sido gravísimos y dado motivo a continuas disensiones entre las dos Cortes; que de todo esto había sido yo testigo en los muchos años que había servido en esa Secretaría; pues con sólidos fundamentos se resistió siempre el Ministerio de España a las reiteradas solicitudes del Gabinete británico sobre dicho punto; finalmente, aún mirando la cosa con imparcialidad, era infructuoso el envío de paquebotes a La Coruña cuando los mismos vientos, con cortísima diferencia de días, llevan la correspondencia a Lisboa...". Aunque Fox "me instó por segunda vez —concluye el embajador— fue con gran suavidad y sin mostrar el menor empeño, de suerte que el papel quedó sobre su mesa y el asunto absolutamente a un lado..."⁹⁹.

Nuestro embajador influyó también cerca de diplomáticos portugueses en orden a lograr la supresión del enlace Falmouth-Lisboa. A título ilustrativo, he aquí un despacho remitido por aquél al conde de Floridablanca: "La Corte de Portugal que, como V. E. sabe, por muchos años esclavizada por la de Londres, quisiera ahora sacudir el yugo de los paquebotes o, a lo menos, ponerlos en un pie más razonable, por cuyo medio se eviten muchos de los perjuicios que causan. Con esta mira está pendiente una negociación solicitando sobre todo poner guardas a bordo y establecer un registro. Pero el Ministerio inglés, sin dejar de confesar que siempre se ha hecho y se sigue haciendo un buen contrabando por medio de dichas embarcaciones, no quiere asentir a ello ale-

⁹⁸ P. R. O., *Foreign Office. Liston and Consuls*, ms. 72/10, docs. núm. 6 y 23.

⁹⁹ A. G. S., *Secretaría Estado*, leg. 8.138, doc. 14 jun. 1783.

gando su antigua práctica y posesión, queriendo dar a los mismos buques una especie de baño militar porque sus comandantes tienen patente de guerra y la tripulación es gente escogida de la Real Armada. Yo, que estoy bien enterado de lo que pasa, por la amistad y confianza que debo al Ministro de Portugal, procuro persuadir a éste que se tenga firme en su empeño y que exija una declaración positiva de la Corte de Londres sobre si aquellos buques se han de considerar de guerra o de comercio”.

Mas, en el trasfondo del asunto comentado, lo que tales presiones pretendían era simplemente —como el mismo embajador confesó a Floridablanca— que Portugal “fuera soltando cuantas cadenas pueda de su pasada subordinación a la Inglaterra”¹⁰⁰.

El deseo británico de buscar una solución definitiva y concluyente al llamado “comercio de las cartas del Norte” escalaría su punto álgido a raíz del gran estallido revolucionario en Francia (1789). En efecto, a partir de entonces, ininterrumpidamente, arriban al **Foreign Office** innúmeros memoriales de súplica en pro de reanudar, lo antes posible, la conexión postal con La Coruña. Trátanse mayormente de representaciones suscritas por hombres de negocios que traficaban con España. Por ejemplo, en un memorándum alzado al **Council of Trade** por varios negociantes y mercaderes londinenses en 1792, éstos alegan ahora, entre otras consideraciones consabidas, que la situación política porque atravesaba Francia —“nation under a new form of government apparently very unsettled and actually engaged in war”—, hacía más necesario que nunca, por supuesto, el restablecimiento de los **Spanish packets**; proclaman que “the direct conveyance of the commercial correspondence to and from Spain, independent of France, is a measure very much to be desirable at all times and more especially in the present situation of France”¹⁰¹.

En otro memorial exponíanse a lord Granville las varias razones que aconsejaban mantener “one free and frequent communication” con La Coruña, la cual “might obviously be of great importance to us”. Una de ellas residía en el hecho de recibirse en dicha ciudad una valiosa y constante información de los asuntos del nuevo mundo; lo que podía aprovecharse con vistas a procurar la libertad de América del Sur del “yoke of Spain” y, por consiguiente,

¹⁰⁰ A. G. S., *Secretaría Estado*, leg. 8.138, doc. 9 ago. 1783.

¹⁰¹ P. R. O., *Foreign Office. Spain*, ms. 353/49, doc. 21 jun. 1792.

"to form itself into a separate State, like North America", en cuyo intento Inglaterra obtendría "inmense commercial advantages" ¹⁰².

Como quiera que el *Corunna mail*, pese a sus fallos, gozaba todavía de buen predicamento en ciertos medios influyentes de Londres (*Post Office, Council of Trade, etc.*), y proseguían constantes las presiones de las corresponsalías del F. O. en España, Inglaterra, al fin, tomó la iniciativa en orden a la apertura de conversaciones. Estas dieron comienzo a principios de 1793. Y observamos ahora un cambio de actitud, quizás influido por los acontecimientos de Francia, en la postura española. A finales de abril las negociaciones iban por buen camino, hasta el punto de que el gabinete inglés ya había programado destinar dos buques —*Arab* y *Janvrin*— al servicio Falmouth-La Coruña, dejando a la experiencia decidir si en adelante convendría añadir alguno más. Nuestro embajador (marqués del Campo) informaba entonces al duque de Alcudia (Godoy) que con otros dos navíos españoles y partiendo uno cada semana ¹⁰³, ya "podía ir y venir la correspondencia con bastante regularidad". El marqués del Campo, dando cuenta del éxito de las conversaciones con lord Granville, concluía así en otro despacho: "Ya me lisonjeo que serán frecuentes y regulares los paquebotes para que en ambos países se disfrute del consuelo de saber respectivamente cuánto pasa en ellos" ¹⁰⁴.

Así, pues, Londres y Madrid convinieron en renovar la antigua ligazón postal de Falmouth con La Coruña; ahora a base de emplear cuatro buques, dos de cada nacionalidad, que navegarían alternativamente los martes de cada semana. Este **arbitrio** fue considerado como el más aconsejable para conservar "the most regularity of the correspondence". Y, a propuesta de Inglaterra, se acordó que a bordo de cada nave fuera una

¹⁰² P. R. O., *Foreign Office. St. Helens and Consuls*, mss. 72/23 y 72/24, fols. 40-41 y 171.

¹⁰³ Su "principal mérito ha de ser la celeridad" y así sólo irían armados lo preciso para "contener a corsarios ligeros que puedan encontrar".

¹⁰⁴ A. G. S., *Secretaría Estado*, leg. 8.149, doc. 20 abr. 1794.

persona encargada exclusivamente de "to take care of the english mails and government dispatches"¹⁰⁵.

La noticia del citado acuerdo causó una extraordinaria satisfacción en la ciudad coruñesa. Poco después llegaba a puerto el primer velero insular, al cual las autoridades locales dispensaron toda suerte de facilidades. El agente consular Morrogh, negociante afincado en Galicia desde años atrás¹⁰⁶, informó al Foreign Office de cómo dicha nave fue tratada "con el mismo pie de igualdad" que los barcos de guerra de S. M. B.; hasta el punto de no haber sido sometida a los habituales y engorrosos trámites aduaneros y visita de Sanidad¹⁰⁷.

España pudo disponer, al fin, de sus propios paquebotes; si bien hubo de adquirir en Inglaterra dos buques-correo ante la tremenda penuria de la marina nacional. Con fecha 2 de octubre de 1793, el Administrador de los Correos Marítimos de La Coruña comunicaba al duque de Alcudia¹⁰⁸ la salida del primer navío (bautizado con el nombre de *Quirós*) rumbo a Falmouth; poco después entraría en servicio el bergantín nombrado *Magallanes*¹⁰⁹.

ULTIMOS AÑOS DEL SERVICIO (1808-1815)

En los albores del siglo XIX este servicio postal estuvo interrumpido en algún año a causa de la guerra hispano-inglesa. Concertada la paz, y tras la decisión mancomunada de restaurar los correos marítimos con La Coruña y Cádiz, el 22 de julio de 1808 llegó al puerto gallego el navío *Townsend*, el cual retornaría a Falmouth el 29 del citado mes¹¹⁰. Estos veleros

¹⁰⁵ P. R. O., *Foreign Office. St. Helens and Consuls*, ms. 72/ 27, fols. 65, 93, 139-141, 168, 176, 235, 240-241, 248, 250-256, 300-305, etc.

Foreign Office. St. Helens. Correspondence, ms. 97/375, fols. 43-44, 53-57 y 84-85.

¹⁰⁶ A. MELJIDE PARDO: *El Cuerpo consular en las plazas marítimas de Galicia en el período de 1790 a 1840*, pág. 65, pub. "Cuad. Estudios Gallegos", vol. XX, págs. 55-89 (Santiago, 1965).

¹⁰⁷ P. R. O., *Foreign Office. Spanish Consuls*, ms. 72/27, fol. 256.

¹⁰⁸ Carlos IV había nombrado un año antes a Godoy para el cargo de Superintendente General de Postas (A. H. N., *Estado*, lib. 245/d, doc. 16 may. 1792).

¹⁰⁹ A. G. S., *Secretaría Estado*, leg. 8.149, docs. 29 may. 1793 y sigs.

¹¹⁰ Con precisa antelación avisase su partida en un periódico local para que, en la oficina de Correos de la ciudad, "todos puedan poner sus corres-

postales continuaron funcionando con insospechada regularidad y eficacia durante los años de nuestra Guerra de la Independencia (1808-1815). Entonces, afrontando las adversas circunstancias derivadas de la contienda, fue visible el interés británico por mantener dicho servicio; incluso al ordenar Napoleón el bloqueo continental, es decir, el cierre de todo puerto europeo al pabellón británico.

La prensa coruñesa insertaba por este tiempo oportunos avisos sobre la arribada y salida de los llamados *paquetes* ingleses. Por ejemplo, en el periódico titulado *El Ciudadano por la Constitución* del 7 de agosto de 1813, leíase lo que sigue: "Al fin, llegó ayer tarde el paquete inglés, cuyo retraso ha provenido de haberse detenido más de lo regular en los puertos de Inglaterra. Volvió a salir inmediatamente con la correspondencia para Lisboa y, a su vuelta para Inglaterra, tocará en este puerto para recoger la de aquí. Desde hoy en adelante el paquete que venía a La Coruña irá a Santander y el que semanalmente va a Lisboa nos dejará aquí, al paso, la correspondencia. De esta manera tenemos las ventajas de recibir todas las semanas el correo que antes recibíamos de quince en quince días solamente"¹¹¹.

Sin embargo, por este tiempo, en ciertos medios británicos ya atisbábase una posible suspensión del correo de Falmouth. Con tal motivo, los mercaderes coruñeses que comerciaban con Gran Bretaña e Irlanda elevaron un memorial al Secretario de Estado (Castlereigh), implorando no fueran suprimidos los *paquetes* a La Coruña¹¹². Alegaron que su continuidad redundaría en beneficio de "la hacienda de Inglaterra y de sus fabricantes"; que el intercambio postal con Oporto "sería mucho más rápido por la vía de La Coruña que por la vía de Lisboa", puesto que en algunos meses de invierno "ningún barco puede zarpar de Lisboa, lo que nunca sucede en La Coruña", y durante el verano "esos vientos que frecuentemente hacen la travesía larga y tediosa desde Lisboa a Falmouth, no afectan a los barcos que zarpan de La Coruña"¹¹³.

pondencias para Inglaterra y demás puntos del Norte" (*Diario de La Coruña*, págs. 129 y 142, año 1808).

¹¹¹ *El Ciudadano por la Constitución*, págs. 686 y 622 (La Coruña, 1813).

¹¹² Firmaron el citado escrito, entre otros, los comerciantes Aperribay, Santos, Llano, Rojo Carvajal, Ceballos, O'Brien, Rojo de los Ríos, Barca, Dalmau, Buselli, Trauscke, Fernández Luanco, Canellas, Torres Moreno, Larragoiti, González Pola, etc.

¹¹³ P. R. O., *Foreign Office. Spanish Consuls*, ms. 72/147, fols. 160-161.

Richard Allen, cónsul general en Galicia¹¹⁴, hizo llegar al ánimo del estamento comercial coruñés que, al presente, no era "the intention of His Majesty's Government to discontinue the intercourse of the packets between this place and Falmouth"¹¹⁵. Evidenció Allen, por supuesto, un gran empeño en procurar la supervivencia de los *Corunna boats*; tal se desprende compulsando su copiosa correspondencia despachada al ministro británico en Madrid (John Hunter) o con el propio *Foreign Office*¹¹⁶.

Mas, pese al esfuerzo desplegado por Allen y por el estamento mercantil coruñés, llegó, al fin, la cesación de los tradicionales paquebotes de Falmouth. Su desaparición, unido al cese de los Correos Marítimos a las Indias, significó un serio quebranto para la vida comercial herculina cara al mar. En 1819, el Administrador de Correos informaba a Madrid que "la decadencia de las artes y del comercio coruñés tuvo principio con motivo de la extinción de los correos marítimos"; dicha postración continuó aumentando poco después —subrayó aquél— en razón de los "incidentes de la revolución de las Américas"¹¹⁷.

Lustros después de haber cesado la conexión postal con La Coruña, Inglaterra mantenía en servicio varios buques-correo —ahora embarcaciones a vapor (*steam packets*)— que zarpaban semanalmente de Falmouth rumbo a los puertos de Gibraltar, Cádiz, Lisboa, Oporto y Vigo. A este nuevo enlace con Vigo dispuso Inglaterra idéntica atención a la prestada antaño hacia los *Corunna boats*. Así, entre otras pertinentes instrucciones dictadas por el *Foreign Office* a su vicecónsul en Vigo, Leopoldo Menéndez¹¹⁸, figuraba una muy

¹¹⁴ Su gestión consular en La Coruña estuvo presidida ciertamente por un notable activismo, canalizado con preferencia hacia las comunes tareas de la lucha que España y Gran Bretaña sostenían contra Napoleón (A. MELJIDE PARDO, pub. cit., págs. 66-67).

¹¹⁵ P. R. O., *Foreign Office. Spanish Consuls*, ms. 72/147, fols. 162-164.

¹¹⁶ P. R. O., *Foreign Office. Spanish Consuls*, ms. 72/133, fols. 85-103; ms. 72/147, fols. 122-123.

¹¹⁷ A. G. S., *Secretaría Estado*, leg. 8.265, doc. 16 jun. 1819.

¹¹⁸ Sobre L. Menéndez véase nuestro trabajo *El Cuerpo Consular...*, pub. cit., págs. 80-81.

Menéndez, como era natural, procuró cuanto pudo en obtener el favor británico en pro de los intereses materiales de la ciudad cuya corresponsalia consular ostentaba; aquél, en sus despachos al F. O., mucho ponderó al puerto de Vigo como base estratégica ideal y de refugio para las numerosas naves inglesas que surcaban las aguas de Galicia en ruta a Portugal o a puertos

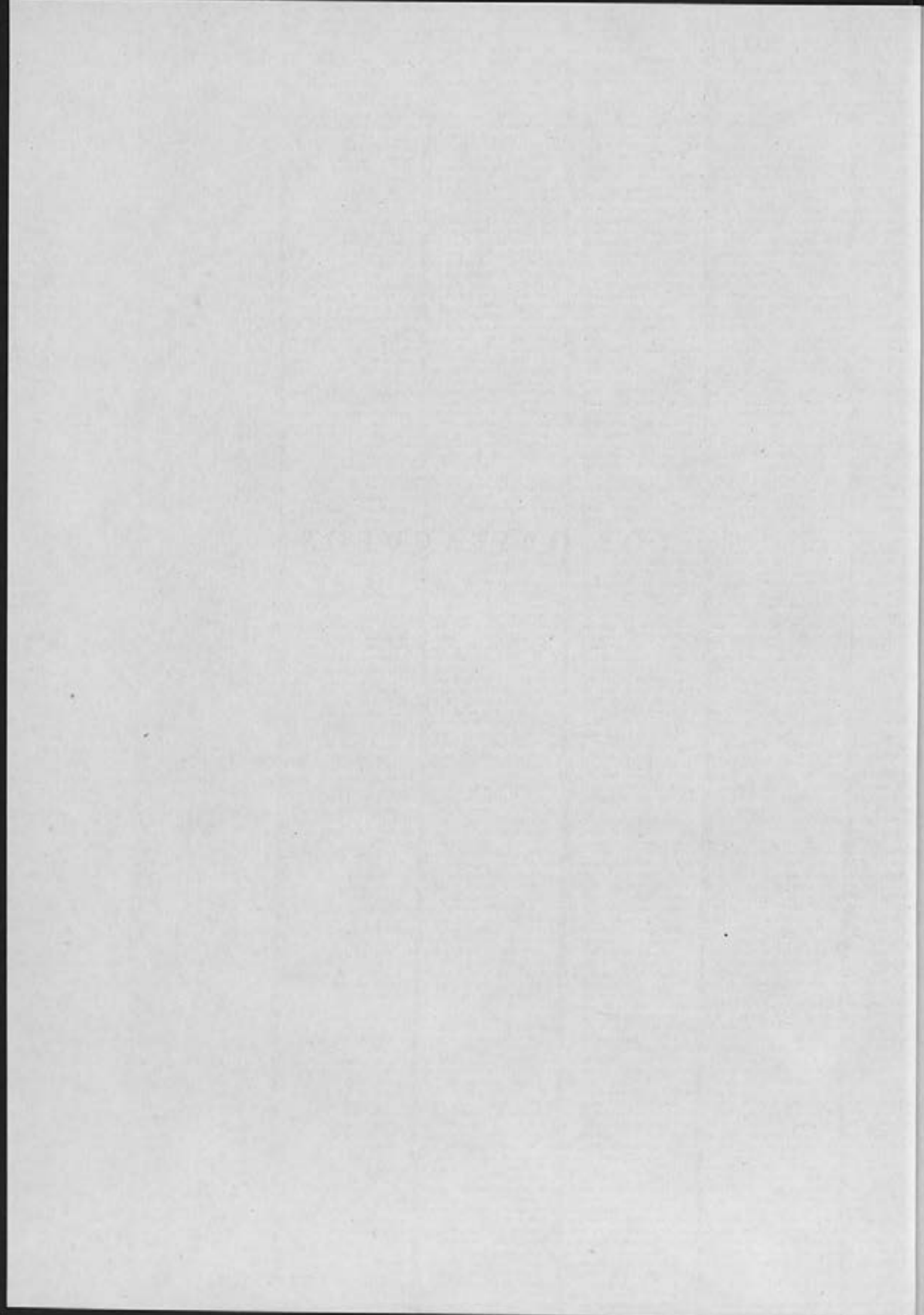
estricta recomendación: la de obviar el grave escollo que para dichos buques-correo significaba, todavía por estos años, la engorrosa y entorpecedora *visita de Sanidad*; esto es, a fin de que el *steam packet* permaneciera en puerto sólo el tiempo preciso para dejar las valijas, "as well as usual for this packets —declárase— in order to prevent delay"¹¹⁹.

del Mediterráneo (P. R. O., *Foreign Office. Spanish Consuls*, ms. 72/527, doc. 15 oct. 1840, etc.).

¹¹⁹ P. R. O., *Foreign Office. Spanish Consuls*, ms. 72/260, fols. 32-77. *Ibidem*, ms. 72/448, doc. 25 ago. 1837.

II

LOS OBSTACULOS



LA INSEGURIDAD EN LOS MARES

Los paquebotes que surcaban la travesía de 150 leguas marítimas entre Falmouth y La Coruña hubieron de afrontar, muy a menudo, graves riesgos inherentes al activismo corsario desplegado por las potencias europeas a tenor del habitual belicismo de la época dieciochesca; y no menos por el ataque de flotillas berberiscas o argelinas que, con harta frecuencia, merodeaban al acecho en aguas atlánticas. Estas dos adversas circunstancias causaron un impacto extraordinario a la libertad de la navegación mercante. Compusieron, por supuesto, un factor de sumo entorpecimiento para la deseable seguridad de los *Spanish packets*.

En efecto, el primer tipo de beligerancia marítima ya fue coyuntura muy visible en las postrimerías del siglo XVII. Las autoridades portuarias de Falmouth recibían entonces continuos despachos de Whitehall en orden a "to stop" la salida del *Corunna mail*, casi siempre en virtud de órdenes emanadas del Almirantazgo¹²⁰.

Asimismo, hubieron de adoptarse serias medidas a fin de salvaguardar dicho servicio del tremendo riesgo que implicaba la presencia de buques corsarios en aguas de Galicia. He aquí tres testimonios significativos. En 1689 un despacho regio, comunicado por el Secretario de Estado (Shrewsbury) al primer lord del Almirantazgo, permitía que naves de guerra escolta-

¹²⁰ P. R. O., *State Papers. Entry Books*, ms. 44/99, fols. 174 y 184.

ran a los bajeles que zarpaban rumbo a La Coruña o que éstos, faltos de la necesaria protección, pudiesen desviar su ruta, en caso de emergencia, hacia "the most convenient port of the bay of Biscay" ¹²¹. En 1692 dispuso Whitehall que fueran arrojadas al océano las valijas antes de que cayeran en poder del corsario enemigo ¹²². En 1693 concedió Guillermo III una importante suma para dotar de artillería y demás pertrechos defensivos a los *Corunna boats*, no obstante ir ello en detrimento de la mayor celeridad de las naves, al aumentar el peso de la carga ¹²³.

Durante el siglo XVIII las guerras sostenidas por las potencias europeas ocasionaron un tremendo impacto al tráfico marítimo. Incomparablemente mayor, es obvio, al observado en la centuria precedente.

Efectivamente, la amenaza de barcos corsarios que "ordinariamente asisten" a la vista del litoral galaico ¹²⁴ determinó, ya en tiempos de Felipe V, se promulgara una reglamentación represiva ¹²⁵. La correspondencia cruzada entre cancillerías aliadas no dejó de aludir al peligro que habitualmente se cernía para la navegación mercante en las proximidades del cabo Finisterre, donde incluso operaban corsarios de la lejana Suecia. Contéplase hasta qué punto el glacis finisterrico, estratégico y concurrido ámbito navegable, fue zona predilectamente escogida por los buques armados en corso para ejercer toda suerte de operaciones depredatorias contra el pabellón enemigo ¹²⁶. Este omnipresente filibusterismo implicó tan grave riesgo para los buques-correo que, a juicio del Gobierno de Lisboa, hacía acon-

¹²¹ P. R. O., *State Papers. Entry Books*, ms. 44/97, fol. 155.

¹²² P. R. O., *State Papers. Entry Books*, mss. 44/98 y 44/167, fols. 246, 347, 448, etc.

¹²³ P. R. O., *State Papers. Entry Books*, ms. 44/66, fols. 142 y 173.

¹²⁴ A. R. G., *Oficio Fariña*, leg. 8.540 (28), doc. 7 ago. 1708.

¹²⁵ *Ordenanza de 17 de noviembre de 1718 prescribiendo las reglas con que se ha de hacer el corso contra turcos, moros y otros enemigos de la Corona* (Madrid, s. a.).

¹²⁶ Sobre los aspectos jurídicos y otros relativos a esta coyuntura, considerada entonces como cosa normal y lícita, véanse: F. J. ABREY BERTODANO: *Tratado sobre presas de mar* (Cádiz, 1746). *Ordenanza de primero de febrero de 1762 prescribiendo las reglas con que se ha de hacer el corso de particulares* (Madrid, s. a.). J. L. AZCÁRRAGA BUSTAMANTE: *El corso marítimo. Concepto, justificación e historia* (Madrid, 1950).

sejable enviar la correspondencia oficial solamente en barcos de guerra ¹²⁷.

Este tipo de beligerancia marítima obligó asimismo a reforzar la defensa de las poblaciones costeras de Galicia. En 1743, por ejemplo, la Corona autorizó el reparto de "cantidad considerable de fusiles de los reales almacenes a los naturales de los pueblos cercanos a la marina" ¹²⁸. Además de implicar el corsarismo un serio escollo al tráfico comercial de un puerto a otro de Galicia, acentuando riesgos y encareciendo fletes y seguros, aquel dañó todavía más a la navegación que surcaba el glacis comprendido entre los cabos de Peñas y Finisterre.

Algunas naciones se vieron obligadas a adoptar medidas represivas. Francia, por ejemplo, envió en 1774 dos buques de guerra para patrullar la costa gallega; "soit pour s'emparer des corsaires qui troublent nôtre commerce, soit pour recueillir les bâtimens français qui auront besoin de escorte".

El comandante del Departamento Marítimo de Rochefort (Levassor de La-touche) propuso entonces que su Gobierno, previo acuerdo con España, eligiera al puerto de Vigo como base ideal para organizar convoyes proteccionistas que resguardaran a las naves comerciales del peligro que constantemente acechaba frente a aquella costa, supertransitada de embarcaciones que navegaban entre la metrópoli y posesiones antillanas ¹²⁹.

El activismo corsario persiste con virulencia a finales del reinado de Carlos III y en tiempos de Carlos IV; así en aguas del Cantábrico ¹³⁰, como del Atlántico ¹³¹. En 1779 las autoridades coruñesas encarecían del Capitán General del Departamento de El Ferrol que despachara algún buque de guerra a fin de impedir el ataque de cinco corsarios ingleses que "andaban esperando al correo marítimo *La Diana* para apresarlo" en las cercanías de Finisterre ¹³². Sin embargo, la impotencia de nuestra marina de guerra era bien visible por entonces. En 1794

¹²⁷ P. R. O., *Portugal. Trade Papers*, ms. 89/89, doc. 12 dic. 1718.

¹²⁸ A. M. S., *Consistorios*. 1743, fol. 265.

¹²⁹ A. D. B., *Commerce Maritime*, legs. C/4258, C/4340 y C/4665.

¹³⁰ J. F. GUILLÉN: *Índice de los papeles de la sección de Corsos y Presas* (Madrid, 1953). F. I. CÁCERES BLANCO: *Los corsarios del Cantábrico durante el reinado de Carlos IV*, págs. 3-49, pub. "Altamira. Revista del Centro de Estudios Montañeses" (Santander, 1964).

¹³¹ A. G. S., *Secretaría Guerra. Presas y Represalias*, leg. 6.789.

Secretaría Marina. Corsos y Presas, legs. 547 a 549.

¹³² A. G. S., *Secretaría Marina. Particulares*, leg. 513, doc. 7 ago. 1779.

corsarios franceses capturaron al paquebote español **Tucumán** que hacía la ruta Falmouth-La Coruña, habiendo sido arrojado antes al océano el correo que transportaba¹³³. En fin, más de una vez deploró la Junta del Reino de Galicia, y con razón, que Madrid “no asistiera al justo cuidado de la defensa y seguridad de sus naturales”, incluso expuestos a padecer invasión enemiga a lo largo de tan dilatada costa¹³⁴.

También la presencia de naves piratas en aguas de Galicia representó otro habitual estorbo a la deseable regularidad del correo marítimo de Falmouth. A este otro tipo de amenaza, que tanto daño hizo a naves mercantiles¹³⁵, aluden todos los informes consulares del siglo, siendo objeto asimismo de debate entre diversas cancillerías europeas que criticaron con severidad al Gobierno de Madrid ante la tan visible indefensión costera de Galicia. Las autoridades de Lisboa, por vía de ejemplo, tras agradecer los diligentes avisos del cónsul británico en La Coruña (Parker) sobre la presencia de naves en aguas finistéricas, denuncian en 1718 los continuos clamores de negociantes y patrones de barcos que veían en las flotillas turcas, berberiscas o argelinas un tremendo estorbo al comercio marítimo con Galicia¹³⁶. También incumbe a esta inseguridad en los mares del N. O. —asunto muy debatido por la Cámara de Comercio de Gante— más de un memorial suscrito por los negociantes flamencos¹³⁷. En fin, Londres, por su parte, dispuso en varias ocasiones que navíos de guerra patrullaran el ámbito finistérico en tareas de vigilancia o represalia¹³⁸; y, con respecto a los **Corunna boats**, éstos hubieron de ser artillados adecuadamente, lo que no se hizo con los paquebotes que surcaban ambas orillas del canal de la Mancha¹³⁹.

¹³³ P. R. O., *Foreign Office. Jackson and Consuls*, ms. 72/36, fol. 29.

¹³⁴ A. M. C., *Actas Junta del Reino*, ses. 1 abr. 1794.

¹³⁵ Cfs. M. JEANNEL: *La piraterie* (Paris, 1903). Ph. GOSSE: *Historia de la piratería* (Madrid, 1935).

¹³⁶ P. R. O., *Portugal. Trade Papers*, ms. 89/89, doc. 12 ago. 1718, etc.

¹³⁷ L. GILLIODTS VAN SEVEREN: *Cartulaire de l'ancienne Estaple de Bruges*, págs. 69 y 135, vol. IV (Brujas, 1906).

¹³⁸ P. R. O., *State Papers. Spanish Consuls*, ms. 94/224, doc. 22 jun. 1737.

¹³⁹ C. GRASEMANN y G. W. McLACHLAN: *English channel packet boats*, pág. 7 (Londres, 1939).

Sin embargo, el activismo piratesco alcanzó alguna vez las aguas del Canal

El ilustre padre Sarmiento criticó muy severamente el estado de indefensión en que se hallaba "normalmente constituida" la Galicia marítima de su tiempo, cuyas poblaciones costeras tanto se quejaron del "mucho número de fragatas y navios de moros que infestan dichos parajes"¹⁴⁰.

Sarmiento puso en tela de juicio la capacidad de nuestra Armada para impedir los *insultos* que padecía Galicia con la comparencia de naves norteafricanas ocupadas en "reclutar gallegos para llevarlos a Argel"¹⁴¹. Lamenta que nuestros buques de guerra no lograran ahuyentar a los jabeques piratas del litoral galaico. En 1760 escribía a su hermano Javier: "Bien podrán los naturales de esas costas abandonar la navegación y retirarse tierra adentro para no ir a parar a Argel". Tras exclamar irónicamente "¡Victor, victor nuestra Marina!", concluye Sarmiento: "Bien informados estarán los moros de lo que es, de lo que sirve y de lo que podrá hacerse contra ellos en la costa occidental, cuando estando en un extremo Cádiz y en el otro El Ferrol, dos almacenes de nuestra Marina, se vienen a pasear por esas costas sin que nadie se les oponga a no ser una tempestad..."¹⁴².

En fin, estas incursiones norteafricanas componían todavía a finales del siglo XVIII un serio peligro para la navegación atlántica¹⁴³. Como lo demuestra, por ejemplo, la captura en 1785 por los argelinos de un buen número de naves portuguesas en aguas de Galicia¹⁴⁴.

Este grave riesgo marítimo que acabamos de comentar, resultó a los ojos de Inglaterra un argumento más, sin duda, en pro de sostener para sus buques-correo el itinerario Falmouth-La Coruña, desistiendo en enviar la correspondencia a España por la ruta de Lisboa. A la menor duración de la travesía, añádase la gran ventaja de que los paquebotes de Falmouth no tenían necesidad de doblar el peligroso glacis finisterrico; en cuyas proximidades operaban densamente, como acabamos de

de la Mancha. Aquél, comentó Course, "was not stopped until 1816, when lord Exmouth, commanding a fleet of eleven british warships including four battleships, forced the Dey of Algiers to free 1.792 christian slaves" (A. G. COURSE: *A seventeenth-century marine*, págs. 28-29, Londres, 1965).

¹⁴⁰ A. M. S., *Consistorios*. 1721, fol. 390.

¹⁴¹ A. G. S., *Secretaría Marina*. *Matriculas*, legs. 270 y 271. Ambos legajos incluyen noticias sobre marineros y pescadores gallegos cautivos en Argel por los años de 1775 a 1778.

¹⁴² A. U. S., *Pap. Sarmiento*, ms. 599, doc. 1 oct. 1760.

¹⁴³ L. VIGNOLS: *La piraterie sur l'Atlantique au XVIIIe siècle*, págs. 190-261 y 337-395, pub. "Annales de Bretagne", vol. I (Rennes, 1890).

¹⁴⁴ P. R. O., *Foreign Office*. *Chesterfield and Consuls*, ms. 72/6, doc. 17 ago. 1785.

indicar, buques corsarios en épocas de guerra, del mismo modo que solían hacerlo en todo tiempo naves piratas.

LA CUESTION DEL CONTRABANDO

Cabe imputar otro estorbo considerable para la buena marcha del servicio postal entre los puertos de Falmouth y La Coruña, establecido desde 1689, a las engorrosas y reiterativas incidencias promovidas con ocasión de efectuarse un comercio de tipo clandestino a través de los *Spanish packets*. Incumbía preferentemente esta ilícita práctica mercantil a cargo de Inglaterra, como nación propietaria de los paquebotes. Ello determinó una rigurosísima fiscalización aduanera. Por consiguiente, la cuestión del contrabando, la represión de este tipo de delito y las frecuentes trabas que experimentaron las naves a su llegada al puerto coruñés motivaron, por supuesto, litigios sin cuento, rompiendo a menudo la buena armonía de relaciones que debían existir entre ambas partes interesadas en mantener la continuidad del sistema marítimo postal que nos ocupa.

Ya a principios del siglo XVIII advertimos hasta qué punto la autoridad gubernativa evidenció una visible preocupación en orden a impedir fraude alguno a las rentas de la Corona mediante la introducción de géneros comerciales al amparo del correo exterior. En 1709 una pragmática regia preceptuó el registro de los correos del Norte¹⁴⁵. Años después Felipe V decretó nuevamente que las valijas vinientes del extranjero, vía Francia, fueran reconocidas en Vitoria, a fin de prevenir "los graves perjuicios que se siguen a la real hacienda" en razón del comercio clandestino¹⁴⁶.

Por lo que concierne al correo de Falmouth, sendos despachos regios dados en 23 de octubre de 1716 y 8 de junio de 1718 dispusieron que "a los paquebotes de Inglaterra que lleguen a La Coruña se les pongan guardas a bordo", esto es, con objeto de evitar el fraude, nada infrecuente, que se cometía a

¹⁴⁵ A. H. N., *Hacienda. Ord. Gen. Rentas*, lib. 8.010, doc. núm. 238.

¹⁴⁶ A. G. S., *Dirección General Rentas*, leg. 224, doc. 30 jul. 1717.

la sombra del pabellón británico¹⁴⁷. Mas, al parecer, no cumplieran con estricta puntualidad las provisiones anteriores. La R. O. de 16 de abril de 1730 nuevamente estipuló que las autoridades coruñesas cumplimentaran la inexcusable obligación de poner guardas a bordo de los paquebotes a fin de impedir la introducción ilícita de géneros de comercio¹⁴⁸. En un despacho comunicado por el ministro Patiño al Intendente General de Galicia (Freire de Moscoso) léese lo que sigue: "Habiendo llegado noticia a Su Majestad de no practicarse con la puntualidad debida la cédula de 23 de octubre del año 1716, en que se mandó que a bordo de los navíos que llegasen a los puertos se pusieran guardas que evitaren el alijo y descarga de las mercaderías y géneros que conducen, y con particularidad en el paquebote que viene de Inglaterra a La Coruña de quince en quince días, me manda S. M. decir a vuesa merced que, sin pretexto alguno, en adelante no se deje de poner a bordo del paquebote el resguardo correspondiente"¹⁴⁹.

En sucesiva cronología la cuestión del contrabando condujo a continuas fricciones de las autoridades coruñesas con el cónsul de S. M. B. en Galicia¹⁵⁰. El cónsul Parker mucho se quejó ante el Foreign Office del empeño en colocar guardas a bordo del *Corunna mail*. Tan severa providencia constituía, a su juicio, "an innovation not practized hitherto in this port"; por cuanto dichas naves transportaban solamente correo ordinario y pliegos oficiales, habiendo sido consideradas siempre como bajeles de S. M. B. y no como barcos mercantes¹⁵¹. La correspondencia despachada por Parker durante el quinquenio 1730-1735 al Secretario de Estado (duque de Newcastle) incluye innúmeras protestas por los atropellos cometidos con los capitanes de los paquebotes en la aduana coruñesa. Primordialmente, tales quejas atañían a la severísima fiscalización por parte de la Renta del Tabaco. Ello daría origen a engorro-

¹⁴⁷ A. H. N., *Hacienda. Ord. Gen. Gen. Rentas*, lib. 8.011, doc. núm. 347.

¹⁴⁸ A. G. S., *Dirección General Rentas*, leg. 229, doc. 16 abr. 1730.

¹⁴⁹ A. H. N., *Hacienda. Ord. Gen. Rentas*, lib. 8.012, doc. núm. 524.

¹⁵⁰ A. G. S., *Superintendencia Hacienda. Rentas Generales*, leg. 1.248.

¹⁵¹ P. R. O., *State Papers. Spanish Consuls*, ms. 94/216, doc. 8 may. 1730.

sas incidencias que tanto entorpecían la buena marcha y rapidez de aquel correo marítimo ¹⁵².

Para rebatir las airadas protestas británicas, el Intendente General de Galicia requirió entonces testimonio oficial tocante a "los géneros que traen los paquebotes de Inglaterra que sirven de correos". Compulsados los registros portuarios resultó que dichos veleros solían introducir ciertos artículos de fabricación inglesa ¹⁵³; los cuales se beneficiaban en el mercado local e incluso eran objeto de venta a particulares en el propio barco ¹⁵⁴. Siendo público y notorio, pues, que se introducían géneros comerciales con el consiguiente fraude al real erario, el Intendente dispuso que en modo alguno se incumpliera "la precaución de poner guardas a bordo de los paquebotes". Sin embargo, ante la firme oposición de los capitanes en admitir la presencia aduanera a bordo, y tras haber recurrido el cónsul Parker ante el Gobernador General de Galicia (conde de Itre), un despacho regio resolvió suspender momentáneamente la citada providencia ¹⁵⁵.

El comercio ilícito a través del *Corunna mail* alcanzó a veces un volumen considerable. Incluso oro y plata salían para Inglaterra. A este respecto comentó McLachlan: "British merchants were so adept at using His Majesty's packet boats to carry their silver, that the british consul at Corunna spoke of it as the *usual exportation* and strongly resented a spanish claim to search the same way as the customs oficiales already inspected ordinary merchant vessels" ¹⁵⁶.

Si Carlos III dictó interesantes disposiciones sobre correo exterior e interior, en su mayor parte fruto de la labor desplegada por Campomanes como asesor de la Renta de Correos ¹⁵⁷,

¹⁵² P. R. O., *State Papers. Spanish Consuls*, ms. 94/217, doc. 27 mar. 1730.

¹⁵³ Platos de *peltre*, medias, sombreros, zapatos, porcelanas, drogas, tejidos, etc.

¹⁵⁴ A. M. C., *Papeles varios*. 1720-1749, doc. 30 jun. 1730, etc.

¹⁵⁵ A. G. S., *Dir. Gen. Rentas*, leg. 229, docs. 8 y 17 feb. 1730, etc.

¹⁵⁶ J. O. McLACHLAN: *Trade and peace with Old Spain* (1667-1750), pag. 14 (Cambridge, 1940).

¹⁵⁷ Puesto Campomanes poco después al frente de la Superintendencia General de Postas, su aportación a la reforma del correo nacional fue de auténtica trascendencia. R. ORTIZ VIVAS: *El licenciado D. Pedro Rodríguez Campomanes, asesor de la Renta de Correos*, págs. 7-16, pub. "Bol. Academia Iberoamericana Historia Postal", núm. 9 (Madrid, 1949). F. ALVAREZ REQUEJO: *El conde Campomanes*, págs. 23-26 y 130-131 (Oviedo, 1954).

sin embargo, persistió la política represiva del contrabando. Así, un despacho regio dado en 21 de febrero de 1750, dispuso ahora que los referidos paquebotes no disfrutaran exención alguna en cuanto a vigilancia aduanera para precaver la introducción fraudulenta de mercancías. En lo demás, declárase, los **Spanish packets** continuarían gozando del trato otorgado a los bajeles de aquella nación¹⁵⁸. Mas, la embajada británica recurrió ante la Corte española con objeto de lograr "se excuse la novedad introducida por el Administrador de la Aduana de La Coruña de no permitir se abran las valijas de cartas de Inglaterra sin el concurso de uno de sus guardas"; semejante providencia pugna abiertamente con la práctica observada hacia más de medio siglo y, estimó Londres, "es enteramente inútil respecto de venir las valijas cerradas y selladas, sin poder ser abiertas más que por el cónsul de La Coruña, con asistencia del Administrador de su estafeta"¹⁵⁹.

El anterior recurso fue impugnado por nuestra Dirección General de Postas. Entre otros testimonios que evidenciaban la entidad del contrabando, afirmase que solamente a título de cartas se introducían a través de los **Corunna boats** "alhajas exquisitas de mucho valor y de pequeño volumen, así de las prohibidas a comercio como de las permitidas". Además, en réplica a las quejas británicas, Madrid justificaba ahora tan rigurosa fiscalización aduanera en La Coruña alegando el trato dispensado al correo español en Francia, Holanda y otros países, en donde no se registran las valijas. En cambio, desembarcada nuestra correspondencia en Inglaterra, era preceptivo abrir las valijas, registrar "bolsillos y personas y poner de manifiesto cuánto llevan"¹⁶⁰. En justa política de reciprocidad, pues, la R. O. de 15 de diciembre de 1760 prescribió que el correo inglés llegado por la vía París-Bayona habría de llevarse inexcusablemente a la aduana de Vitoria, donde "se han de registrar bolsillos y personas, se ha de obligar a abrir las valijas

¹⁵⁸ A. H. N., *Hacienda. Ord. Gen. Rentas*, lib. 8.018, doc. núm. 1.133.

¹⁵⁹ A. G. S., *Dir. Gen. Rentas*, leg. 241, docs. 25 ago. y 4 sep. 1750.

¹⁶⁰ A. H. N., *Estado*, lib. 245 (d), fols. 45 y sigs.

y a poner de manifiesto cuánto llevan para cobrar los derechos debidos" ¹⁶¹.

A efectos de tal registro, el Gobernador de las Aduanas de Cantabria poseía llave de las valijas que venían de Francia. Años antes, llegada la correspondencia a Vitoria, Ensenada había dispuesto que aquél pasaría "a la casa del Correo Mayor para reconocerla con asistencia de los dos, y hallándose en ella pliegos crecidos con sobrescriptos al Correo Mayor de Madrid u otras personas, con presunción de traer en ellos otras cosas que papeles o cartas, se abran las valijas y denuncie lo que fuere..." ¹⁶².

El conde de Floridablanca, a quien Carlos III confirió en 1778 la Superintendencia General de Postas ¹⁶³, dictó nuevas normas a observar por los dependientes de Rentas Generales y del Tabaco, interesando mucho se evitaran en el futuro incidencias al arribo de los *Spanish packets* ¹⁶⁴. Mas, la práctica contrabandista continuaría dando motivo a engorrosas fricciones o agrios litigios en las postrimerías del siglo; fue problema que estuvo constantemente a debate entre las cancillerías de Madrid y Londres, originando continuas intervenciones del embajador de España, marqués del Campo ¹⁶⁵. Denunció éste los incesantes insultos en que incurrían los paquebotes de Falmouth, no sólo ocupados en importar ilícitamente mercaderías, sino también en la extracción fraudulenta de plata; así, pues, lejos de proporcionar un beneficio el hecho de que los buques-correo vengán mandados por oficiales de S. M. B., por el contrario, era cada vez mayor el contrabando que "se hace de continuo en La Coruña" y tal conducta estimase como "ofensiva a la soberanía del Rey y perjudicial a sus reales intereses" ¹⁶⁶.

Si en el Archivo Histórico Nacional figura más de un expediente seguido "con motivo del escandaloso contrabando que

¹⁶¹ A. H. N., *Hacienda*, *Ord. Gen. Rentas*, lib. 8.021, doc. núm. 1.633.

¹⁶² A. G. S., *Secretaría Hacienda. Superintendencia Postas*, leg. 455.

A. H. N., *Hacienda. Ord. Gen. Rentas*, lib. 8.015, doc. núm. 868.

¹⁶³ A. H. N., *Estado*, lib. 245 (d), doc. 8 oct. 1778.

¹⁶⁴ A. H. N., *Hacienda. Ord. Gen. Rentas*, lib. 8.030, doc. núm. 2.705.

¹⁶⁵ P. R. O., *Foreign Office. Bute and Consuls*, ms. 72/38, fols. 204-206.
Foreign Office. Jackson and Consuls, ms. 72/35, fols. 110. 132-135, etc.

¹⁶⁶ A. H. N., *Estado*, leg. 4.216, docs. 12 y 14 jun. 1795, etc.

hacían en La Coruña los paquebotes ingleses”¹⁶⁷, consérvase asimismo en el Public Record Office londinense copiosa documentación relativa a tan vidrioso asunto. El marqués del Campo elevó entonces al Gobierno británico varios memoriales de agravios, denunciando “the enormous smuggling of the english packets at Corunna”. Una considerable porción de mercancía inglesa —especialmente géneros textiles, cuya introducción en España estaba severamente penada— solía penetrar clandestinamente en el mercado gallego a través de los paquebotes de Falmouth; el valor de semejante introducción fraudulenta equivalía, subrayó el marqués del Campo, a un total cercano a 5.000 libras esterlinas por cada viaje¹⁶⁸. “La conduite des gens des paquebots anglais qui vont a La Corogne est devenue si criminelle” —concluye el embajador de España— que hace absolutamente indispensable tomar las medidas más eficaces para cortar de raíz la gravedad de los delitos cometidos en materia de comercio clandestino¹⁶⁹.

Hagamos constar, a título de ejemplo, que en 1794 hubo de incoarse expediente a los capitanes de los paquebotes *Tartar* y *Janvrin*, así como a varios marineros incurso en delito de contrabando.

Sólo en el mes de enero de 1795, denunció la aduana coruñesa al Superintendente General de Postas diez infracciones de comercio ilícito perpetradas por dichos buques-correo. Y así ocurrió, a este tenor, en meses sucesivos y al siguiente año¹⁷⁰.

El Gobierno de Londres trató siempre de restar importancia a las quejas españolas relativas al “escandaloso contrabando” en que incurrían continuamente los paquebotes de Falmouth. Sin embargo, y respondiendo a las numerosas representaciones suscritas por nuestra Embajada, al fin, Londres no pudo menos de hacer llegar al ánimo de Carlos IV que se harían todas las averiguaciones precisas para descubrir “las personas culpadas de tales excesos”¹⁷¹. En carta dirigida a Godoy, en 26 de noviembre de 1795, el marqués de Bute prometía la

¹⁶⁷ A. H. N., *Estado*, leg. 4.216, docs. 20 may., 25 jun., 7 jul. 1794.

¹⁶⁸ P. R. O., *Foreign Office. Bute and Consuls*, ms. 72/38, fol. 207.

¹⁶⁹ A. G. S., *Secretaría Estado*, leg. 8.154, docs. 14, 17 y 26 sep. 1794.

¹⁷⁰ A. G. S., *Dir. Gen. Rentas. Partidos*, legs. 949 a 954.

¹⁷¹ A. H. N., *Estado*, leg. 4.216, doc. 26 nov. 1795.

adopción de las medidas más convenientes en orden a reprimir el comercio ilícito "carried on by the british packet boats at Corunna", que serían castigados severamente los culpables e incluso despedidos de su empleo en los paquebotes ¹⁷².

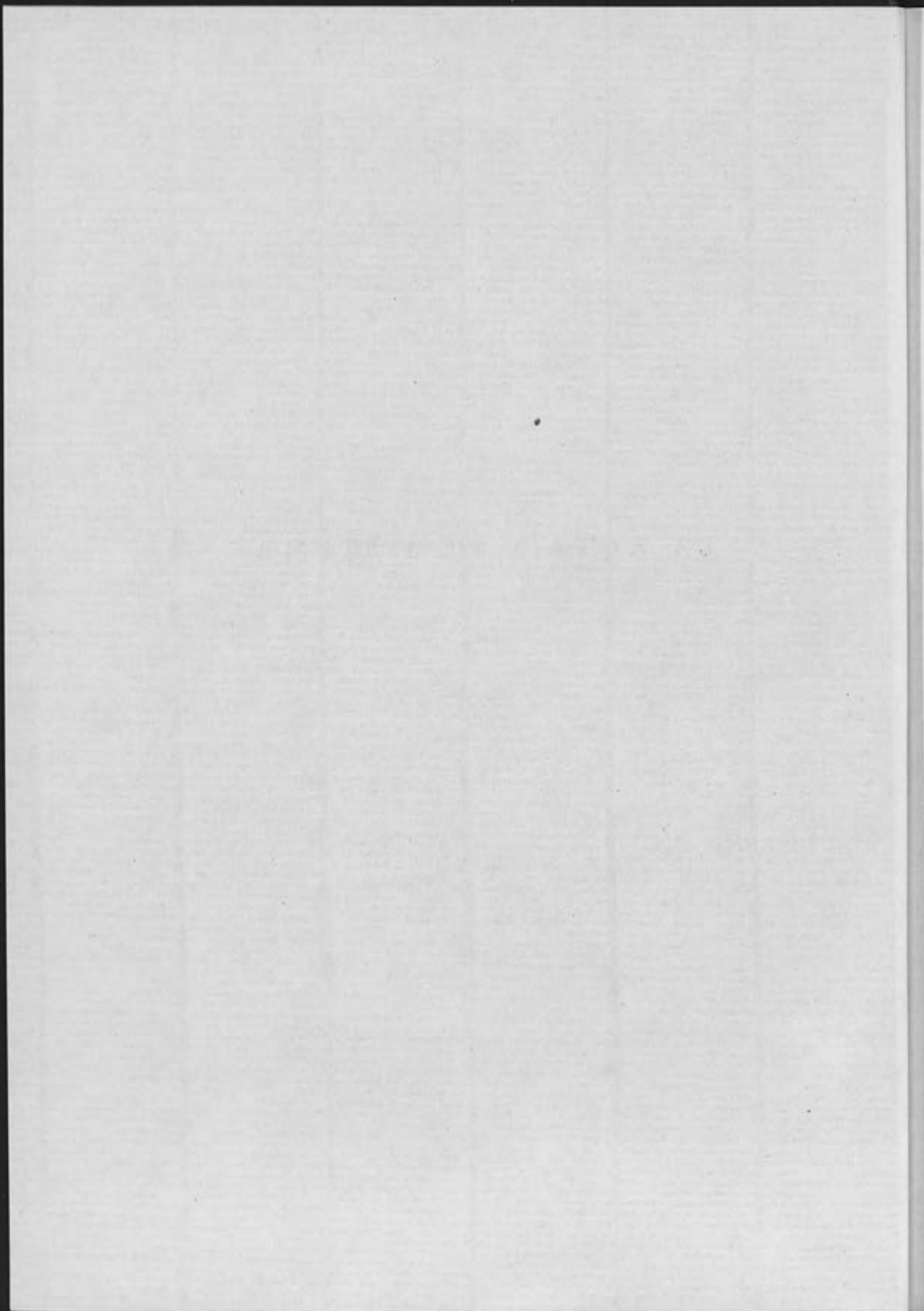
En fin, hagamos constar que tal delito de contrabando no era solamente privativo del lado británico. Los propios buques bajo bandera española, que conducían "pliegos para el real servicio" desde Falmouth, incurrían en transacciones de comercio clandestino a su llegada a La Coruña, justo es reconocerlo. Asimismo, tripulantes y pasajeros de nacionalidad española, mercaderes o no, que viajaban en los **Spanish packets**, aparecen implicados en idéntica e ilegal conducta al desembarcar en Inglaterra. Esto explica que la fiscalización aduanera en Falmouth privó con similar e inflexible rigor al observado en el puerto coruñés ¹⁷³.

¹⁷² P. R. O., *Foreign Office. Bute and Consuls*, ms. 72/38, fols. 210, 244, etc.

¹⁷³ Tales acciones recíprocas de contrabando, observadas por estos años posteriores del siglo XVIII, motivaron que Jardine y Fox, agentes consulares de una y otra nación en los puertos de La Coruña y Falmouth, vieran ocupada toda su atención en solventar las innúmeras incidencias y litigios suscitados a la llegada de los paquetes. Incumbía, pues, a la cuestión del contrabando el máximo obstáculo para la buena marcha del llamado *Corunna mail*.

III

LA RUTA Y EL SISTEMA



LA TRAVESIA Y LAS NAVES

En páginas precedentes expusieronse convenios, reglamentos, estorbos y otras vicisitudes relativas a este peculiar sistema de intercambio postal. Conviene ahora examinar ciertos aspectos que conciernen al valor intrínseco y estructura funcional de los **Corunna boats**.

Durante la fase inicial del sistema (1689-1701) sólo operaron dos buques bajo pabellón británico; los titulados **Spanish Alliance** y **Spanish Expedition**. Cada uno efectuó normalmente alrededor de veinte viajes por año; en alguna ocasión, como ocurrió en 1695, dicho número se redujo considerablemente ¹⁷⁴.

Las naves invertían frecuentemente de tres a cinco días en franquear el trayecto de 150 leguas marinas entre Falmouth y La Coruña; por excepción, en marzo de 1694, el **Spanish Expedition** tardó solamente cuarenta horas en navegar de costa a costa ¹⁷⁵; a veces, requerían hasta siete, ocho o más jornadas de navegación ¹⁷⁶. En el transcurso del siglo XVIII (en que generalmente efectuábanse de 20 a 24 viajes anuales), así como en la etapa postrera del sistema (1808-1815), el tiempo de duración de la travesía raras veces solía rebasar tres o cuatro días de navegación ¹⁷⁷. Sin embargo, pese al avance téc-

¹⁷⁴ P. R. O., *Port Books. Penryn. Overseas*, ms. E.190, lib. 1.056/13.

¹⁷⁵ P. R. O., *State Papers. Spanish Consuls*, ms. 94/211, doc. 21 mar. 1694.

¹⁷⁶ P. R. O., *State Papers. William and Mary*, mss. 32/8 y 32/11, docs. números 5 y 43.

¹⁷⁷ Naves procedentes de La Habana o Veracruz arribaban a La Coruña en 1813 tras 30 ó 40 jornadas de navegación; desde Terranova, Barcelona y Ham-

nico logrado en el arte de navegar, incluso en sus postrimerías no siempre se mantuvo al nivel apetecido la deseable celeridad del correo de Falmouth. Anotamos retrasos de hasta diez o más jornadas. En la prensa coruñesa de 1813, por ejemplo, era corriente leer avisos del tenor siguiente: "El paquete inglés no ha llegado todavía y es regular se retrase con motivo del fuerte temporal o viento contrario que reina" ¹⁷⁸.

Adversas circunstancias de tipo natural, fuerza mayor u otras de índole estrictamente humanas, afectaron en múltiples ocasiones a la deseable regularidad y rapidez del servicio. El obstáculo principal incumbía generalmente al mal tiempo o embravecido estado del mar; así es frecuente leer en textos coetáneos que los paquebotes se harían a la vela "as soon as the wind permitts" ¹⁷⁹. Las prolongadas demoras portuarias, casi siempre motivadas por el mal estado del océano —la estancia en aguas de La Coruña o Falmouth prolongábase hasta cinco, seis o más días—, fueron otro escollo a la apetecible celeridad informativa del correo conducido por los **Spanish packets** ¹⁸⁰.

Si motivaciones estrictamente políticas —como la ruptura de relaciones entre España y Gran Bretaña— determinaron la consiguiente interrupción del servicio, por otra parte, es obvio, no ha sido menor el trastorno causado por la habitual coyuntura belicista de la época. El **Corunna mail** hubo de afrontar a menudo el ataque de buques armados en corso o de naves piratas norteafricanas, dos tipos de riesgo marítimo nada infrecuente en aguas de Galicia, como ya indicamos en páginas anteriores ¹⁸¹.

Por último, asiduos despachos de Whitehall disponiendo "to stop" la salida de los paquebotes hasta recibir nuevas órde-

burgo se invertían respectivamente 26, 24 y 20 días; desde Setúbal, once, etc. A fines del siglo XIX una goleta rápida franqueaba el trayecto Falmouth-La Coruña en 40 horas apenas.

¹⁷⁸ *El Ciudadano por la Constitución*, núms. 144 y 166 (La Coruña, 1813). (Nada placía a la prensa gallega recibir el correo con una semana o más de retraso, por cuanto existía extrema ansiedad en el país por seguir la marcha de la guerra continental contra Napoleón; y una de las principales fuentes informativas de los acontecimientos corría a cargo del *Corunna mail*).

¹⁷⁹ P. R. O., *State Papers. Spanish Consuls*, ms. 94/215, doc. 19 sep. 1728.

¹⁸⁰ P. R. O., *State Papers. Spanish Consuls*, ms. 92/228, doc. 4 jun. 1755.

¹⁸¹ Vid. págs. 56-62.

nes ¹⁸², nos revelan hasta qué punto dicho sistema estuvo virtualmente controlado por el Gabinete de Londres; coyuntura inautonómica ajena enteramente al buen deseo y propias decisiones del **Post Office**. Casi siempre obedecían tan reiterativas demoras en la partida del paquebote a esperar la llegada a Falmouth de algún diplomático o personaje importante de la Corte; o simplemente de un cónsul o agente secreto destinado por el F. O. para cumplir su misión representativa o de espionaje en plazas marítimas de España y Portugal.

Examinando ahora el medio de transporte, hay que señalar que los barcos empleados en este peculiar "comercio de cartas" fueron rápidos veleros. Su porte solía oscilar de 150 a 260 toneladas según las épocas; y su tripulación, por lo común, la componían no más de doce hombres ¹⁸³. Tales buques fueron dotados convenientemente de cañones —en número y calibre apropiado al tonelaje— y demás pertrechos bélicos precisos para afrontar, con cierta garantía, los peligros inherentes a la larga y arriesgada singladura de 150 leguas marinas entre Falmouth y La Coruña ¹⁸⁴.

Las dos únicas embarcaciones utilizadas durante la fase inicial del servicio (1689-1701) fueron, como ya dijimos, las denominadas **Spanish Alliance** y **Spanish Expedition** ¹⁸⁵. Sobre el número de viajes efectuados por dichos navíos postales nos aportan datos muy precisos los registros portuarios de Falmouth que obran en el **Public Record Office** londinense; encabezaba entonces la serie de **Ports Books** del condado de Cornualles o distrito del S. O. el puerto de Penryn ¹⁸⁶, y sólo a partir de 1715

¹⁸² P. R. O., *State Papers. Entry Books*, mss. 44/99 y 44/138, fols. 33, 35, 174, 184, etc.

¹⁸³ A. M. C., *Junta Sanidad*. 1729-1799, años 1731 a 1732.

¹⁸⁴ P. R. O., *State Papers. Entry Books*, mss. 44/167 y 44/170, fols. 142 y 122-127.

¹⁸⁵ P. R. O., *Port Books. Peryn. Overseas*, ms. E. 190, lib. 1.066/7 y sigs. En cambio, por esta misma época eran cuatro los navíos postales que surcaban las aguas del canal de la Mancha, no obstante la distancia incomparablemente más corta del trayecto; lo que se explica por ser muchísimo mayor el volumen del correo y el tránsito de pasajeros entre Inglaterra y el vecino continente (P. R. O., *Admiralty. Post Office*, ms. 1/4.071).

¹⁸⁶ Penryn, situado a la entrada de la amplia bahía de Falmouth, destacaba entonces como base pesquera que efectuaba "a considerable trade in drying and

aparecen aquéllos empadronados por el de Falmouth¹⁸⁷. En el cuadro siguiente, por vía de ejemplo, insertamos el registro de salidas correspondientes al bienio de 1700 a 1701.

CUADRO NUM. 1

Salida de paquebotes de Falmouth a La Coruña a principios del siglo XVIII

Spanish Alliance		Spanish Expedition	
1700	1701	1700	1701
20 ene.	4 ene.	5 ene.	18 ene.
10 feb.	1 feb.	5 feb.	14 feb.
16 mar.	1 mar.	30 mar.	24 may.
13 abr.	12 abr.	27 abr.	21 jun.
8 jun.	9 may.	25 may.	19 jul.
7 jul.	5 jul.	22 jun.	16 ago.
3 ago.	2 ago.	16 ago.	13 sep.
21 ago.	30 ago.	12 sep.	11 oct.
28 sep.	27 sep.	12 oct.	8 nov.
25 nov.	25 oct.	7 nov.	20 dic.
—	6 dic.	7 dic.	—
—	—	23 dic.	—
10	11	12	10

Excluído el tráfico nacional —cabotaje y pesca— la primacía de los *Corunna boats* destacó sobremanera en el movimiento portuario de Falmouth. Durante el bienio 1700-1701, por ejemplo, los mencionados paquebotes realizaron un total de 43 viajes a La Coruña. En cambio, Falmouth sólo despachó

vending pilchards and the Newfoundland fishers" (*Dictionnaire Universel*, pág. 657, vol. VI, París, 1771. *The Universal Dictionary of Trade and Commerce*, pág. 7, vol. I, Londres, 1794).

¹⁸⁷ P. R. O., *Port Books. Penryn. Controllor*, ms. E. 190, lib. 1.075/13.

diez naves a Livorno, seis a Cádiz, cinco a Ruan, y cuatro con destino a cada uno de los puertos de Rotterdam, San Sebastián, Oporto y Lisboa; con menor número de salidas aparecen referenciados en los supradichos **Port Books** los puertos de Alicante, Amsterdam, Aveiro, Barcelona, Bilbao, Boston, Burdeos, Génova, Málaga, Morlaix, Nápoles, Venecia, Vigo, etc.¹⁸⁸.

A raíz de la guerra de Sucesión al trono de España, la Corona británica dispuso que los paquebotes *Spanish Alliance* y *Spanish Expedition* prestaran servicio postal con Lisboa. Poco después, consideradas ya estas naves como muy envejecidas —“very much out of repair”— aparecieron nuevos veleros para servir la ruta Falmouth-Lisboa¹⁸⁹.

He aquí, en cronología mucho más tardía, algunos datos sobre la entrada de buques-correo en La Coruña. Aunque Lucas Labrada insertó en su conocida obra el registro portuario del quinquenio 1793-1797, sin embargo, en él no figuran incluidos los paquebotes de Falmouth porque “no traían o no debían traer efectos de comercio” y sí sólo pliegos oficiales y correo de particulares¹⁹⁰.

No obstante, entre los papeles de la Dirección General de Rentas que obran en el Archivo General de Simancas existe testimonio sobre el arribo al puerto de La Coruña de dichos buques¹⁹¹. Consta así que durante el período comprendido desde julio de 1793 a diciembre de 1795 entraron en aquellas aguas un total de treinta y siete paquebotes procedentes de Falmouth, de una y otra nacionalidad, cuya relación circunstanciada figura en el siguiente cuadro.

¹⁸⁸ P. R. O., *Port Books. Penryn. Overseas*, ms. E. 190, libs. 1.060/9 a 1.061/16.

¹⁸⁹ P. R. O., *State Papers Entry Books*, ms. 44/104, fol. 27.

Port Books. Penryn. Overseas, E. 190, lib. 1.066/7.

¹⁹⁰ J. L. LABRADA: *Descripción económica del reino de Galicia*, págs. 224-318 (El Ferrol, 1804).

¹⁹¹ Ahora bergantines o veleros de dos palos, dotados de medios técnicos y comodidad superior que los primitivos *paquetes*.

CUADRO NUM. 2

Entrada de Spanish packets en La Coruña desde julio de 1793
a diciembre de 1795 ¹⁹²

Fechas	Buques	Capitanes
5 jul. 1793	Chesterfield	Jones
25 jul. "	Arab	Ker
12 ago. "	Tavasin?	Iboguard
26 ago. "	Arab	Ker
4 sep. "	Quirós	Márquez
8 sep. "	Janvrin ¹⁹³	Houchard
22 sep. "	Arab	Ker
3 oct. "	Reina Luisa	Arróspide
17 oct. "	Janvrin	Houchard
21 oct. "	Magallanes	Combarro
23 oct. "	El Campo	Sanjurjo
27 oct. "	Janvrin	Houchard
30 nov. "	Reina Luisa	Vargas
10 ene. 1794	Reina Luisa	Sanjurjo
20 feb. "	Janvrin	Houchard
20 mar. "	Reina Luisa	Berraondo
23 mar. "	Janvrin	Houchard
1 abr. "	Tartar	Ker
28 abr. "	Reina Luisa	Del Barco
4 may. "	Hann?	Santalices
5 may. "	Janvrin	Houchard
14 jun. "	Tartar	Martenck
7 jul. "	Janvrin	Houchard
12 jun. "	Tartar	Martenck
13 ago. "	Janvrin	Houchard
12 oct. "	Lanzarote	Berraondo

¹⁹² A. G. S., *Dir. Gen. Rentas. Partidos*, legs. 949 a 955.

¹⁹³ En textos coetáneos aparece curiosamente castellanizada la grafía *Janvrin* (*Janverine*) en *Chambery* (*Chamberin*).

Fechas	Buques	Capitanes
8 ene. 1795	Tucumán	Hernández
20 ene. "	Grimaldi	Montaño
8 mar. "	Grimaldi	Quadra
7 abr. "	Lanzarote	Murrieta
12 abr. "	Duchess of York	Jones
14 may. "	Lanzarote	Rodríguez
15 jun. "	Princess of Brunswick	Bligth
11 jul. "	Duchess of York	Jones
10 ago. "	Lanzarote	Rodríguez
31 ago. "	Grimaldi	Mendieta
26 sep. "	Princess of Brunswick	Bligth

A raíz de haber sido estipulado el "nuevo establecimiento provisional" de paquebotes (1793), España hubo de vencer la inicial oposición británica en orden a emplear otros buques que no fueran del pabellón de S. M. B. Un memorial elevado por el marqués del Campo al Gobierno de Londres expresó, a este respecto, lo que sigue: "La experiencia me ha hecho ver que destinar dos únicos paquebotes ingleses para la correspondencia entre La Coruña y Falmouth no llena suficientemente el objetivo"; las valijas de Londres han sido detenidas en Falmouth en más de una ocasión por falta de barco para conducir las aunque "los vientos lo hubiesen favorecido"; desde el primer momento era presumible que "podríamos encontrarnos con este embarazo"; y para prevenirlo, nuestro embajador solicitó del Administrador de los Correos Marítimos de La Coruña que tuviere siempre dispuesto "cualquier paquete extraordinario" para hacerse a la vela en el momento oportuno¹⁹⁴.

Las gestiones llevadas a cabo por nuestra Embajada condujeron a que Londres accediera a que dos barcos españoles alternaran con los de S. M. B. Así, partiendo uno cada semana, podría ir y venir la correspondencia con "bastante regularidad". El marqués del Campo recomendó entonces que "el prin-

¹⁹⁴ P. R. O., *Foreign Office. Spanish Consuls*, ms. 72/33, fols. 82-93.

cipal mérito de estos buques ha de ser la celeridad"; que sólo debían ir artillados lo preciso para "contener a corsarillos que puedan encontrar"; por el contrario, "si se les diese mayor fuerza se convertirían ellos mismos, por codicia, en corsarios, a pesar de cuantas órdenes se les diesen y faltarían así al primario, o mejor decir, al único objeto de su establecimiento" ¹⁹⁵.

Godoy, a quien Carlos IV había nombrado en 1792 para el cargo de "Superintendente General de Correos Terrestres y Marítimos" ¹⁹⁶, encareció entonces del marqués del Campo que, dada la extrema penuria naval de España, gestionara en Inglaterra la compra de cuatro bergantines, nuevos o al menos que "hayan servido poco", para ser ocupados en la ruta postal que nos ocupa.

En dicho encargo requería el duque de Alcudia que estas embarcaciones postales estuvieran dotadas de cierta comodidad para transportar pasajeros, así como de cuatro a seis cañones para salvar y ahuyentar a corsarios; debían preferirse, sobre todo, "las circunstancias del mejor andar, aguante de vela y buen gobierno"; esto es, a fin de lograr la máxima diligencia en los viajes; y, además, con la ventaja de tripularse con poca gente, concluye el Príncipe de la Paz, para que "burlen en los encuentros la fuerza de los enemigos" ¹⁹⁷.

Por último, el sistema postal Falmouth-La Coruña tuvo su postrera vigencia, como ya dijimos, durante los años de nuestra Guerra de la Independencia (1808-1815). Anotemos finalmente, a título ilustrativo, la entrada de paquebotes de Falmouth en el puerto coruñés durante el segundo semestre del año 1808, conforme se expresa en el cuadro siguiente.

¹⁹⁵ A. G. S., *Secretaría Estado*, leg. 8.149, doc. 21 jun. 1793.

¹⁹⁶ A. H. N., *Consejos. Alcaldes Casa y Corte*, 1793, fols. 781-788.

¹⁹⁷ A. G. S., *Secretaría Estado*, leg. 8.149, doc. 29 may. 1793.

CUADRO NUM. 3

Correos de Falmouth arribados a La Coruña en el segundo semestre de 1808¹⁹⁸

Fechas	Buques	Capitanes
1 ago.	Lugre	Joke
10 ago.	La Amelia	Barkus
21 ago.	Príncipe Carlos	Coknes
15 oct.	Lady Pelew	Harvey
16 oct.	Príncipe de Gales	Eskirne
23 oct.	El Real Despacho	Harris
3 nov.	La Elisa	Sampson
12 nov.	Lady Pelew	Harris
10 dic.	Lady Pelew	Harris
15 dic.	La Elisa	Sampson

ASPECTOS RELATIVOS AL CARGAMENTO POSTAL

Las cancillerías de Madrid y Londres prestaron siempre visible atención a este peculiar sistema de intercambio postal. Salvo las naturales interrupciones causadas por el estado de guerra entre una y otra Corona, dicho servicio funcionó generalmente con aceptable eficacia y periodicidad, ante la suma complacencia de ambas Cortes. Aunque a veces surgieron trabas sumamente entorpecedoras, motivadas casi siempre por causa del comercio clandestino realizado a la sombra de los paquebotes, sin embargo, privaron más las relaciones de armonía por ser obvio la notoria utilidad que reportaba este mutuo "comercio de las cartas del Norte".

Inglaterra, sobre todo, desplegó el máximo interés, ya a finales del siglo XVII, en pro de mantener los *Spanish packets* como medio de intercambio postal con el S. O. de Europa, de mayor seguridad y rapidez que el efectuado a través de Fran-

¹⁹⁸ *Diario de La Coruña*, núms. 33 al 179 (La Coruña, 1808).

cia. Así, buena parte del correo diplomático cruzado entre los Gobiernos de Madrid y Londres —incluyendo interesantes noticias de la Corte madrileña en los críticos años postreros del reinado de Carlos II¹⁹⁹—, solía conducirse generalmente “by the way of The Groyne”²⁰⁰. No obstante, seguía utilizándose entonces —conviene advertir— la ruta continental; esto es, la vieja carrera de postas (**Correo de Flandes**) que de Madrid iba hacia París o Bruselas, vía S. Sebastián, siendo luego despachada la correspondencia peninsular a Calais u Ostende y, finalmente, desembarcada en Dover²⁰¹.

En este mentado interés de Londres en sostener el servicio de los **Corunna boats** en modo alguno estuvieron ausentes motivaciones de claro matiz geopolítico. Es decir, aparte del valor intrínseco como transporte estrictamente postal, los ingleses obtenían otro tipo de aprovechamiento de este sistema. Los paquebotes no sólo conducían pliegos oficiales, cartas de particulares, papeles de negocios, etc., sino también valiosas informaciones de notorio interés político o militar; pues los agentes consulares de Inglaterra, cuya misión extravasó la condición específica de corresponsalías mercantiles y representativas, habida cuenta del papel político y de espionaje desempeñado entonces por los cónsules extranjeros, hacían concurrir y centralizaban en La Coruña un valioso arsenal informativo de índole militar, naval, etc.

El interés británico, a la vista de los resultados altamente beneficiosos para la nación patrocinadora del **Corunna mail**, sube de punto conforme avanza el siglo XVIII, época de ex-

¹⁹⁹ *Historical Manuscriptus Commission. Reports, Duke of Portland*, pág. 579, vol. III (Norwich, 1899).

²⁰⁰ P. R. O., *State Papers. Spain* (1695-1699), ms. 94/74.

En textos ingleses del período 1650-1750 alterna la grafía *Corunna* con las de *Groin*, *Groine*, *Groyne*, *Groyne* (con o sin el artículo *the*). Más infrecuentemente aparecen las grafías *Carrane*, *Corona*, *Corugna*, *Couronne*, *Corunne*, etc. El vocablo *Groyne* significa, entre otras acepciones, espigón, rompeolas, dique de dirección de aguas. En el paseo marginal a la playa de Hastings puede verse actualmente un poste señalizador con la inscripción: *Danger. Keep off this Groyne*.

²⁰¹ A. H. N., *Estado*, leg. 1.725, doc. 24 sep. 1697. Contiene este legajo papeles relativos al correo cursado al marqués de Canales, embajador cerca de Guillermo III.

traordinario belicismo en Europa. La presencia de los arsenales de La Graña y El Ferrol y la conversión de este combinado, a partir de 1750, en emporio naval de un "departamento magnífico, asombroso, pasmo de Europa"²⁰², coadyuvó a incrementar el deseo de Londres en pro de mantener dicho correo marítimo que servía insuperablemente, es obvio, como vehículo de un tráfico noticiable extrapostal. Su notoria rapidez y relativa seguridad interceptiva permitía llegara a Londres una información altamente estimable para los fines propios del Foreign Office o del Almirantazgo, remitida periódicamente por el cónsul general en Galicia. Incluso informes cifrados procedentes de Cádiz, nuestro pulmón del tráfico ultramarino, salían para Inglaterra por conducto de los **Corunna packets**²⁰³.

Los bajeles de Falmouth condujeron fundamentalmente correo oficial y particular de Gran Bretaña con destino a España y Norte de Portugal. A este volumen postal se añadía el procedente de otros países septentrionales de Europa, cuyas valijas arribaban todas al mencionado puerto, vía Londres. Al retorno, las naves transportaban el correo peninsular consignado al ámbito citado.

Poseemos datos muy precisos relativos al bulto postal conducido en los años que siguieron al término de la guerra de Sucesión al trono de España. Un expediente promovido por el Administrador de las Estafetas de Galicia (Dávila), contra el "Teniente del Correo Mayor" en La Coruña (Martín del Campo), incluye relación circunstanciada del importe cobrado a "las cartas del Norte" que vinieron para España y Portugal desde agosto de 1716 a julio de 1718; en cuyo período los **Spanish packets** efectuaron un total de 27 viajes (cuadro núm. 4). En tanto que el volumen de correspondencia para Galicia alcanzó solamente la cifra de 322 cartas²⁰⁴, según consta en los registros del susodicho Martín del Campo, la consignada a

²⁰² A. MELJIDE PARDO: *Contribución a la historia de la industria naval de Galicia. Los arsenales de El Ferrol en el siglo XVIII*, págs. 523-562, pub. "Actas. Congresso Internacional de História dos Descobrimentos", vol. II (Lisboa, 1961).

²⁰³ P. R. O., *State Papers. Spanish Consuls*, mss. 94/182 a 94/254.

²⁰⁴ Su porte rindió 606 reales, a razón de una tarifa de 64 maravedíes por cada carta o pliego.

Portugal rebasó un peso de 900 onzas. A razón de doce reales y medio por cada onza transportada, el cónsul inglés en La Coruña (John Parker) percibía un 10 por cien del importe cobrado, en concepto de comisión por su encargo de despachar los pliegos al vecino reino²⁰⁵.

CUADRO NUM. 4

Correo para Portugal transportado en los *Corunna boats* desde 1716 a 1718

Fechas		Onzas
6 ago.	1716	24
1 sep.	"	24,5
12 sep.	"	26,5
30 oct.	"	43
14 nov.	"	80
28 nov.	"	29
11 dic.	"	26
27 dic.	"	28
31 ene.	1717	40
15 feb.	"	27,5
17 mar.	"	34
13 abr.	"	33
4 sep.	"	22
1 oct.	"	38
30 oct.	"	30
27 nov.	"	35,5
10 dic.	"	32
19 dic.	"	30,5

²⁰⁵ A. M. C., *Autos y Pleitos* (1702-1719), exp. 1718, fols. 2-3 y 6-8.

Fechas		Onzas
16 ene.	1718	62
1 feb.	"	29
17 mar.	"	72
11 abr.	"	32
9 may.	"	28,5
12 may.	"	23,5
16 jun.	"	26
28 jun.	"	21
13 jul.	"	25
T O T A L		922,5

El promedio de cartas transportadas hacia 1717 en los paquebotes, con destino a Portugal, era del orden de 35 onzas de peso en cada viaje, para disminuir a poco más de 25 onzas durante la cuarta década del siglo; la causa principal de tal descenso incumbe a la apertura del nuevo correo marítimo Portsmouth-Lisboa, popularmente conocido como el **paquebote portugués**²⁰⁶. Asimismo, por este tiempo decreció considerablemente el volumen de correspondencia despachada por nuestra embajada en Londres, pues, en buena parte, aquélla embarcábase en Dover y proseguía luego camino por la antigua ruta continental, vía París-San Sebastián; sólo en los meses de mayo y junio de 1735, por ejemplo, el gasto del pasaje, entre Dover y Calais, de las valijas cursadas a la Corte por el embajador, conde de Montijo, escaló la suma de 522 libras esterlinas²⁰⁷. Sin embargo, a juzgar por las reiterativas quejas de aquel diplomático, cuyos avisos a Madrid de "no haber llegado a su tiempo debido" el correo hispano compusieron por entonces habitual coyuntura, a no dudarlo, añorábase la mayor rapidez y

²⁰⁶ A. H. N., *Estado*, lib. 705 (d), fols. 41-43, 83-85, etc.

²⁰⁷ A. G. S., *Secretaría Estado*, leg. 6.895, doc. 9 jul. 1735.

eficacia que resultaba de utilizar para dichos fines el *Corunna mail* ²⁰⁸.

La correspondencia desembarcada en La Coruña comenzó a aumentar considerablemente a partir de 1750. Sobre todo, la consignada al Norte de Portugal. En 1755, por ejemplo, sólo el correo destinado al comercio portuense escaló en cada travesía un peso de 38 onzas. Navegando los *Spanish packets* veinticuatro veces al año, salía un total de 912 onzas que el cónsul británico despachaba por propios de su confianza al país ultramarino, vía Tuy, frente a 320 onzas que registramos a fines de la segunda década del siglo ²⁰⁹. Su porte, a razón de 19 reales por unidad de peso según estaba ahora convenido, importaría anualmente la suma de 17.288 reales de vellón. Como quiera que Inglaterra abonaba a la Renta de Correos la inamovible tasa anual de 11.500 reales, resultaba que sólo a cargo del correo consignado a Oporto dejaba de percibir el erario español una respetable cantidad ²¹⁰. Semejante pérdida motivaría constantes quejas por parte de nuestras autoridades postales, como ya se puso de manifiesto en el capítulo II ²¹¹.

La máxima cuantía del correo dirigido al Norte de Portugal corrió a cargo, con mucho, de la ciudad de Oporto, en fase álgida de prosperidad por este tiempo y en cuyo activismo portuario no estuvo ausente la participación laboral de estirpe galaica ²¹². Un buen número de negociantes y mercaderes insulares poseían en aquel emporio, como es sabido, crecidos intereses mercantiles. Implicados mayormente en la exportación masiva de los famosos caldos durienses, cuyas remesas a Gran Bretaña registraron un ascenso realmente impresionante en poco más de un siglo; valgan unas cifras bien ilustrativas: en 1678 fueron expedidas solamente 408 pipas de vino al mercado inglés; en 1743, 24.529; en 1798, 64.402 ²¹³.

²⁰⁸ A. H. N., *Estado*, lib. 709 (d), fols. 89, 111, 117, 133, etc.

²⁰⁹ Algunos hombres de negocios afincados en Oporto computaron en un promedio superior a 3.000 onzas el volumen postal conducido por los *Corunna boats*; cifra ésta, sin duda alguna, extremadamente abultada.

²¹⁰ A. H. N., *Estado*, leg. 4.297, docs. 1, 8 y 15 mar. 1755.

²¹¹ Vid. págs. 33-39.

²¹² A. MELJIDE PARDO: *La emigración gallega intrapeninsular en el siglo XVIII*, págs. 92-93 (Madrid, 1960).

²¹³ G. GUERNER: *Discurso histórico y analítico sobre o estabelecimento da Companhia Geral de Agricultura das Vinhas do Alto Douro*, págs. 34-35 (Lisboa, 1814).

Por último, cálculos officiosos computaron el volumen postal semanalmente embarcado en Falmouth o en La Coruña durante las postrimerías del siglo en unas 1.200 cartas. Su porte rendía un ingreso anual de 9.360 libras esterlinas. Como quiera que el costo global del servicio no solía rebasar la suma de 3.700 libras esterlinas, la Corona británica obtenía una ganancia líquida anual del orden de 5.460 libras ²¹⁴. En lo que concierne a las tarifas a devengar, ambos países acordaron en 1793 que prosiguiera inalterable el convenio de 1788, no obstante los mayores gastos habidos desde entonces. Al tiempo que el duque de Alcudia encarecía la suma conveniencia de mantener igual número de barcos "yentes y vinientes", de una y otra nacionalidad, aquél obtuvo de Inglaterra que imperara la más absoluta uniformidad con respecto a la cuantía a percibir por los usuarios en concepto de pasaje; así, cada carta o pliego de peso inferior a cuatro dracmas satisfaría la suma de nueve reales de vellón ²¹⁵; doce reales si el peso no era superior a cinco dracmas; y así, en sucesiva proporción, conforme se expresa en el cuadro siguiente.

CUADRO NUM. 5

Tarifas aplicadas en 1793 al correo conducido por los paquebotes ²¹⁶

Dracmas	Reales
4	9
5	12
6	14
7	16
8	18
9	21
10	23

²¹⁴ P. R. O., *Foreign Office. Spanish Consuls*, ms. 72/27, fol. 358.

²¹⁵ Un real de vellón equivalía aproximadamente a dos peniques y medio.

²¹⁶ P. R. O., *Foreign Office. Spanish Consuls*, ms. 72/27, fols. 240-254

Dracmas**Reales**

11	25
12	27
13	29
14	31

EL TRANSPORTE DE PASAJEROS

Aunque por los paquebotes circularon primordialmente pliegos oficiales, correspondencia de particulares y valores mercantiles, sin embargo, estos buques también transportaron de un puerto a otro un buen número de pasajeros —nobles, agentes consulares, mercaderes y hombres de negocios, marineros, etcétera— de distintas nacionalidades.

Ya en la etapa inicial del sistema (1689-1701) pudo observarse como en Whitehall, por sus respectivos Secretarios de Estado²¹⁷, se firmaron numerosos pasaportes a varias personas, concediendo licencia regia para embarcar en Falmouth y "to go to The Groyne"²¹⁸. He aquí, a título ilustrativo, algunos de los *passes* expedidos durante los postreros años del siglo XVII: a los comerciantes Clerke y Boy (22 oct. y 30 nov. 1690); al súbdito inglés Honnywood y el marqués de Cregny, con sus cinco criados (21 ene. 1692); el barón de Baumgartem, con su hijo y ocho "domestic servants" (9 jun. 1693); a diversos negociantes (Bassel, Henschell, Hull, Oxburgh, Viner, etc.), así como a varios vasallos españoles (Cunza, del Hoyo, Mazorra, hermanos Ignacio y Juan Pablos, Pabón, Parra, etc.), en diversas fechas del año 1695²¹⁹.

Ahora bien, el trasiego de viajeros en los paquebotes que zarpaban para Holanda desde Harwich²²⁰, por ejemplo, ofre-

²¹⁷ Lord Nottingham (1690), duque de Srewsbury (1694), William Trumbull (1695). James Vernon (1697), duque de Jersey (1699), etc.

²¹⁸ P. R. O., *Port Books. Penryn. Overseas*, ms. E. 190, libs. 1.056/13 y sigs.

²¹⁹ P. R. O., *Entry Books. Warrants and Passes*, ms. 44/338 a 44/346.

²²⁰ Harwich, ciudad del condado de Essex, sobre la desembocadura del río Stoure, poseía una rada muy segura y un fondeadero de notable capacidad.

ció por este tiempo un volumen incomparablemente mayor al efectuado desde Falmouth a La Coruña; vale decir, en una proporción de cincuenta a uno. En sucesiva cronología se mantuvo en ejercicio tan insalvable diferencia referente a pasaje de viajeros por una y otra ruta servida por navíos postales. Ello fue imputable, es obvio, a que las relaciones políticas y comerciales de Inglaterra con los vecinos países del continente fueron de muy superior entidad, con mucho, al trato sostenido con España y Portugal. Es más. Incluso españoles y portugueses optaron habitualmente por desembarcar en Ostende o Calais y proseguir luego viaje hacia sus puntos de destino a través de Francia. Dos adversas circunstancias compusieron sendos motivos determinantes de esta preferencia. Una ha sido el grave riesgo marítimo o peligroso albur de afrontar la prolongada travesía entre Falmouth y La Coruña sobre un mar azotado por enormes temporales, riesgo incomparablemente superior al que ofrecía el trayecto mucho más corto sobre el canal de la Mancha. Otra vincúlase a la visible inseguridad padecida por los navíos postales que surcaban una ruta castigada a menudo por ataques de buques corsarios o de piratas norteafricanos, coyuntura muy particularmente acentuada en aguas de Galicia, como ya fue notificado en páginas antecedentes ²²¹.

Sabemos que al promediar el siglo XVIII el costo del pasaje por viajero transportado en los *Spanish packets* valía unas tres guineas; o sea, casi 285 reales de vellón. Y "si se quiere el usc de la cámara del capitán —nos refiere Campomanes— se paga cinco guineas, que hacen 474 reales y doce maravedíes de vellón"; por cuya suma se asistía al pasajero con "mesa y cama" ²²². El precio del pasaje en este trayecto de 150 leguas marítimas, que separaban los finisterres célticos y anglosajón, aumentó levemente en las postrimerías del siglo; aunque desconocemos su exacta cuantía, es admisible suponer que no excedería de cuatro guineas, por ser ésta la tarifa abonada en los paquebotes que efectuaban la ruta de Falmouth a Lisboa ²²³.

²²¹ Vid. págs. 51-56.

²²² P. RODRÍGUEZ CAMPOMANES: *Itinerario de las carreras de postas de dentro y fuera del Reino*, pág. 188 (Madrid, 1761).

²²³ A. G. S., *Secretaría Estado*, leg. 8.149, doc. 21 jun. 1793.

Por último, hagamos constar que los *Corunna boats* continuaron transportando pasajeros, aunque en número muy variable, en la fase postrera del servicio. A fines de octubre de 1793 el navío *Janvrin*, por vía de ejemplo, desembarcó en la capital gallega al embajador de Holanda y a trece personas de su familia que "pasan a la Corte", más dos oficiales franceses emigrados y dos comerciantes²²⁴. El día 4 de mayo de 1794, aquel mismo buque trajo a bordo como pasajeros tan sólo a dos franceses exiliados²²⁵.

LA CORUÑA COMO EMPORIO DEL COMERCIO POSTAL EXTERIOR

En páginas anteriores se contempló en qué forma el *Corunna mail* transportó a España y Portugal, desde finales del siglo XVII, el correo de Inglaterra y otros países del Norte, cuyas sacas arribaban por tierra a Falmouth, vía Londres. Y asimismo, al retorno, los buques conducían desde La Coruña la correspondencia peninsular consignada a dichas latitudes.

Los Gobiernos de Madrid y Londres habían optado de común acuerdo en 1689 por Falmouth y La Coruña, y con razón, como las bases marítimas más idóneas para conectar este tipo de comercio. A su privilegiada situación de auténticas avanzadillas atlánticas, sobre el S. O. de Inglaterra y N. O. de España, añadíase la gran ventaja de disponer ambos puertos de una amplísima bahía y excelentes fondeaderos, lo que permitía un fácil acceso incluso a las embarcaciones de mayor tonelaje. Ahora bien, si Falmouth era todavía en los albores del siglo XVII un insignificante villorrio pesquero, que "no contenía más que dos o tres casas"²²⁶, La Coruña, en cambio, destacaba ya entonces como importante plaza marítima. Así, en unos curiosos manuscritos conservados en la Biblioteca Nacional de Viena, léese que dicha ciudad era la principal de toda

²²⁴ *Correo Mercantil de España y sus Indias*, pág. 71, núm. 9 (1793).

²²⁵ A. G. S., *Dir. Gen. Rentas. Partidos*, leg. 951, doc. 7 may. 1794.

²²⁶ G. GUTHRIE: *Geografía Universal*, pág. 169, vol. III (Madrid, 1805).

la costa gallega, "así por su gran población como por ser lugar fuerte" ²²⁷.

Falmouth, antiquísimo poblado de Cornualles ²²⁸, incrementó considerablemente su vecindario desde finales del siglo XVIII, merced a los numerosos buques-correo —no menos de quince semanalmente— que zarpaban de su puerto rumbo a La Coruña, Lisboa, Faro, Cádiz, Gibraltar y hacia los lejanos países de América (Terranova, Estados Unidos, Jamaica, Brasil) e incluso del Pacífico ²²⁹.

Pos lo que concierne a La Coruña, es obvio que la presencia de los paquebotes ingleses y de los Correos Marítimos a las Indias (éstos le fueron concedidos en exclusiva por mandato expreso de Carlos III en 1764), convirtieron a la ciudad en primordialísima base operativa y redistributiva de nuestro sistema postal con el exterior. La urbe coruñesa, pues, escaló un extraordinario activismo marítimo y comercial y fue emporio indiscutible de intercambio postal con América y países del Norte de Europa.

Examinando ahora la cuestión del despacho postal y sus rutas, hagamos constar primeramente que el correo desembarcado en La Coruña con destino a Madrid seguía la tradicional **carrera de postas**, cuyo largo recorrido —más de cien leguas— puede verse en el mapa (Lám. núm. 14) inserto en las obras de Espinalt ²³⁰. Las estafetas censadas a mediados del siglo XVIII en dicha ruta postal —figurando entre paréntesis la distancia en leguas de una a otra posta— eran las siguientes: Betanzos (4), Portobello (4,5), Otero de Rey (4,5), Chamoso (4), Gallegos (4), Fuenfria (4), Piedrafita del Cebrero (3), Trabadelo (4), Cacabelos (4,5), Molinaseca (3,5), Fuencebación (4), Astorga (4), La Bañeza (4), Benavente (6), Villalpando (4), Villardefrades (4).

²²⁷ O. N. V., *Cod. Vind.*, mss. 5.563 y 5.707, fols. 27-28 y 33.

²²⁸ Ptolomeo designa *Canonis Ostium* y otros autores antiguos mentaron las toponimias de *Falmutum*, *Volmutum*, *Volubae Portus* (*Dictionnaire Universel*, pág. 37, vol. IV, París, 1771. *Diccionario Geográfico Universal*, pág. 556, vol. III, Barcelona, 1831).

²²⁹ P. R. O., *Admiralty. Post Office*, ms. 1/4.072.

Foreign Office. Post Office, ms. 83/5 y sigs.

State Papers. Entry Books, mss. 44/138 a 44/149.

²³⁰ B. ESPINALT GARCÍA: *Dirección General de Cartas* (Madrid, 1775) y *Guía General de Postas y Travesías de España* (Madrid, 1794). El Autor, Administrador de Correos de Valencia, dedicó esta última obra a Godoy.

Valdetronco (3), Medina del Campo (6), Arévalo (6), Adanero (3), Villacastín (4), Espinar (2,5), Guadarrama (3), Torrelodones (4) y Las Rozas (2,5) ²³¹.

Autores coetáneos pusieron de relieve las tremendas dificultades del transporte a través del largo itinerario entre La Coruña y Madrid. Esta circunstancia, particularmente agudizada al remontar los postillones el abrupto macizo galaico-duriense, determinó considerables retrasos. Sobre todo en los duros meses de invernía. En sus despachos al Gobierno, las autoridades coruñesas se quejaban habitualmente de la prolongada demora que padecían los Correos, indudablemente motivadas por los "cruels temporales" que a menudo se experimentaban ²³².

En cambio, no sucedía así con respecto al correo consignado al Norte de Portugal, cuyo rápido despacho a Oporto fue objeto, en general, de encomiásticos comentarios. Era preceptivo entonces que el curso de la correspondencia fuera tramitada a través del consulado británico en La Coruña, donde residía la "comisaría de los reales paquebotes de S. M. B.". El cónsul la hacía conducir por mediación de propios de su confianza hacia el país vecino, vía Santiago, Pontevedra y Tuy; por cuyo encargo recibía una comisión del 10 por cien de la tarifa devengada por cada carta o pliego en concepto de porte, según estaba convenido ²³³.

En cuanto al correo ibérico conducido por los *Corunna boats*, una vez desembarcado en Falmouth, aquél proseguía su ruta por tierra hacia la capital de Gran Bretaña. El itinerario Falmouth-Londres comprendía una distancia de 227 millas y media; vale decir, casi 70 leguas conforme a la unidad de medida española. El servicio del *Post Office* pasaba entonces por las

²³¹ A. G. S., *Hac. Superintendencia Postas*, leg. 455, doc. 7 jul. 1745.

²³² A. G. S., *Dir. Gen. Rentas. Partidos*, leg. 931, doc. 30 dic. 1786.

²³³ A. M. C., *Autos y Pleitos* (1702-1719), exp. año 1718, fol. 15.

El curso del correo luso-galaico experimentó a veces curiosas incidencias. En 1756, por ejemplo, el Administrador de las Estafetas de Galicia representó al Gobierno sobre el grave daño causado a la Renta de Correos por el hecho de que en Vigo funcionara una *estafetilla* furtiva, que disponía de "varios sujetos" dedicados a llevar cartas al país ultramariño y "volver con las respuestas" (A. H. N., *Estado*, leg. 2.497, doc. 15 sep. 1756).

siguientes poblaciones, entre otras, de Oeste a Este: Truro, St. Colomb, Camelford, Launceston, Okehampton, Exeter, Honiton, Crewkerne, Sherborne, Shaftesbury, Salisbury, Andover, Basingstoke, Hartley, Barghot, Hounslow y Brentford; esta última localidad situada ya entonces en los arrabales de la capital británica ²³⁴.

Este giro postal entre Falmouth y Londres, al parecer, no efectuábase con la deseable rapidez y diligencia todavía en los albores del siglo XIX. El servicio adolecía de notorias deficiencias, a juicio del embajador de España, quien mucho encarecía a nuestro vicecónsul en Falmouth (G. Groker Fox) que coadyuvara, en lo posible, a remediar las habituales dilaciones que experimentaba el correo desembarcado por los **Spanish packets**. En tanto que la correspondencia ordinaria debería continuar siendo despachada a través del **Post Office**, en cambio, no era así como debía procederse con los pliegos oficiales. Por ello, nuestro embajador aconsejaba a Fox que se tomara siempre "el trabajo de averiguar si hay algún correo o pasajeros a bordo que traigan pliegos" con destino a la Embajada; en cuyo caso, aquél debería remitir éstos prestamente y por conducto de personas de absoluta confianza ²³⁵.

Una buena parte de la correspondencia de Madrid a Londres conducíase también a través de Francia y Países Bajos, vía San Sebastián, París, Amiens o Bruselas; dicho itinerario postal nos lo describe Alonso de Arce en su clásica obra ²³⁶. Una vez efectuada la travesía del canal de la Mancha unas siete leguas marinas entre Ostende o Calais y Dover, el curso del correo proseguía por tierra hasta Londres, vía Canterbury y Rochester.

Cuando contingencias estrictamente de índole política impedían la deseable libertad de tránsito por tierra ultrapirenaica, fue corriente que entraran en acción los llamados *Correos de Gabinete*; vale decir, individuos que conducían

²³⁴ P. Rodríguez Campomanes, ob. cit., pág. 183.

²³⁵ A. G. S., *Secretaría Estado*, leg. 8.259, doc. 13 nov. 1813.

Hacia años que un tal Ascanio Bono residía en Falmouth como "práctico en lengua castellana para los Correos y remitente de encargos" (A. G. S., *Dir. Gen. Rentas. Partidos*, leg. 959, doc. 19 jul. 1796).

²³⁶ B. ALONSO DE ARCE: *Descripción general para escribir a todas las ciudades de España y potencias extranjeras* (Madrid, 1736).

Arce desempeñaría poco después la Intervención del Correo Mayor de Castilla, con un sueldo anual de 11.000 reales (A. G. S., *Hacienda. Superintendencia Postas*, leg. 455, docs. 7 y 12 ago. 1742).

secretamente y por caminos discrecionales las valijas de la Corte madrileña con destino a Londres u otras cancillerías europeas²³⁷.

Recordemos nuevamente que la presencia de los paquebotes de Falmouth, así como de los Correos Marítimos a las Indias, cuyo establecimiento decretó Carlos III²³⁸, convirtieron a La Coruña en indiscutible emporio del comercio postal de España con el Norte de Europa y países de Ultramar²³⁹. Por consiguiente, y para general conocimiento público, la Administración Central de Correos fijaba en Madrid los días de recogida de la correspondencia para su despacho a La Coruña y, desde aquí, a sus respectivas bases receptoras de Inglaterra y América.

Asimismo, las principales publicaciones de carácter económico editadas en el reinado de Carlos IV²⁴⁰, a no dudarlo, prestaron siempre la debida atención a esta peculiar coyuntura de que fue escenario nuestra primera sede del comercio postal atlántico. El *Correo Mercantil*, por ejemplo, insertaba habitual noticia sobre los buques-correo que navegaban entre Falmouth y La Coruña²⁴¹. En el *Almanak Mercantil*, otra publicación periódica muy difundida, aparecía igualmente insertada la si-

²³⁷ A. G. S., *Hac. Superintendencia Postas*, leg. 455, doc. 19 may. 1730.

²³⁸ Bajo la fructífera gestión de este monarca, es obvio, inaugúrase la época más gloriosa del viejo correo hispano. Mas, justo es reconocerlo, una buena parte del sustancial progreso advertido incumbe al primer ministro, marqués de Grimaldi; fue éste considerado, con razón, como el *alma y nervio* del avance experimentado en nuestra organización postal interna y en las comunicaciones con el exterior.

²³⁹ A primeros de cada mes zarpaba de La Coruña un paquebote rumbo a La Habana, conduciendo valijas para Canarias, Puerto Rico, Cuba y Méjico, cuya correspondencia recogíase en la Corte del 20 al 23 de cada mes.

Otro buque-correo salía cada dos meses, hacia el día 15, con destino a Montevideo y con sacas para las provincias de Buenos Aires, Chile y Perú, debiendo depositarse la correspondencia en el *oficio* madrileño durante los días seis al ocho.

Por último, también zarpaba de aquel puerto otro paquebote a Cartagena de Indias, cada dos meses, transportando correo con destino a Cumaná, Portobelo, Nueva Granada, etc. (*Almanak Mercantil o Guía de Comerciantes*, págs. 456-458, año 1807).

²⁴⁰ L. M. ENCISO RECIO: *Prensa económica del siglo XVIII* (Valladolid, 1958).

²⁴¹ *Correo Mercantil de España y sus Indias*, núms. 9, 16, 35, 56, etc.

guiente información: "en los martes de cada semana sale un buque correo de este puerto para el de Falmouth, en Inglaterra, con las correspondencias para las Islas Británicas y todos los países del Norte; y en los propios días sale otro de Falmouth para este puerto con las de aquéllos". El citado **Almanak**, informando periódicamente desde Madrid a España entera, incluye asimismo todo lo concerniente a horarios del despacho postal desde La Coruña al interior; así, sabemos que los miércoles y sábados, a las doce de la noche, partía de la ciudad el correo para Castilla y "todas las provincias meridionales"; que la valija con destino a Portugal y provincias de Santiago, Orense, Tuy y Pontevedra (sic) tenía fijada su salida los lunes y jueves, a las cuatro de la tarde²⁴².

Por último, la prensa local insertaba también información relativa al servicio postal con Inglaterra. Por vía de ejemplo, hagamos constar que el cónsul británico, a través del **Exacto Diario** del 9 de mayo de 1815, participaba al público que la recepción del correo para Falmouth "se cerrará a las ocho del día once del corriente mes de mayo, y todas las cartas deberán ser entregadas en la Administración General de Correos hasta aquella hora; y las que después se entreguen en el despacho consular no serán admitidas sin que se pague dos reales de vellón por cada una"²⁴³. Otro aviso publicado el 15 de mayo del referido año decía así: "El cónsul de S. M. B. en esta plaza participa a los señores del comercio de ella que, de orden del Excmo. señor embajador de S. M. B. en Madrid, luego que llegue el **paquete** inglés volverá a salir inmediatamente y sin esperar a nada". Otro comunicado inserto en el supradicho **Diario**, una semana después del anterior, era del tenor siguiente: "El cónsul de S. M. B. en esta plaza, don Ricardo Allen, participa a los señores comerciantes que el paquebote **La Marquesa de Queens-**

²⁴² *Almanak Mercantil*, pub. cit., págs. 317 (1795) y 261 (1807).

²⁴³ Adviértese, además, que todas las cartas dirigidas "a cualquiera parte de los continentes de Europa y América, islas de Madera, cabo de Buena Esperanza, Malta y cualquiera parte de las costas del Mar Mediterráneo, que se dirigieren en los Correos, deberán ser enviadas bajo sobre a algún corresponsal en Londres para que éste pague el porte de allí para donde van dirigidas".

bury saldrá para Falmouth hoy 24 del corriente, y la valija se cerrará a las siete de la tarde de este día, a no venir orden del Gobierno de S. M. C. o del Excmo. Señor Embajador británico en Madrid para que salga antes..."²⁴⁴.

EQUIVALENCIA DE LAS SIGLAS ARCHIVISTICAS

- A. D. B. = Archives Départementales. BURDEOS.
- A. G. S. = Archivo General de Simancas. VALLADOLID.
- A. H. M. = Archivo del Ministerio de Hacienda. MADRID.
- A. H. N. = Archivo Histórico Nacional. MADRID.
- A. M. C. = Archivo Municipal. LA CORUÑA.
- A. M. S. = Archivo Municipal. SANTIAGO.
- A. N. L. = Arquivo Nacional da Torre do Tombo. LISBOA.
- A. N. P. = Archives Nationales. PARIS.
- A. R. G. = Archivo Histórico Regional de Galicia. LA CORUÑA.
- A. U. S. = Archivo de la Universidad. SANTIAGO.
- B. M. L. = The British Museum. LONDRES.
- B. N. M. = Biblioteca Nacional. MADRID.
- C. N. C. = Archivo del Colegio Notarial. LA CORUÑA.
- O. N. V. = Osterreichische Nationalbibliothek. VIENA.
- P. R. O. = Public Record Office. LONDRES.

²⁴⁴ *Exacto Diario en La Coruña*, núms. 129, 135 y 144, págs. 740, 772 y 821 (La Coruña, 1815).

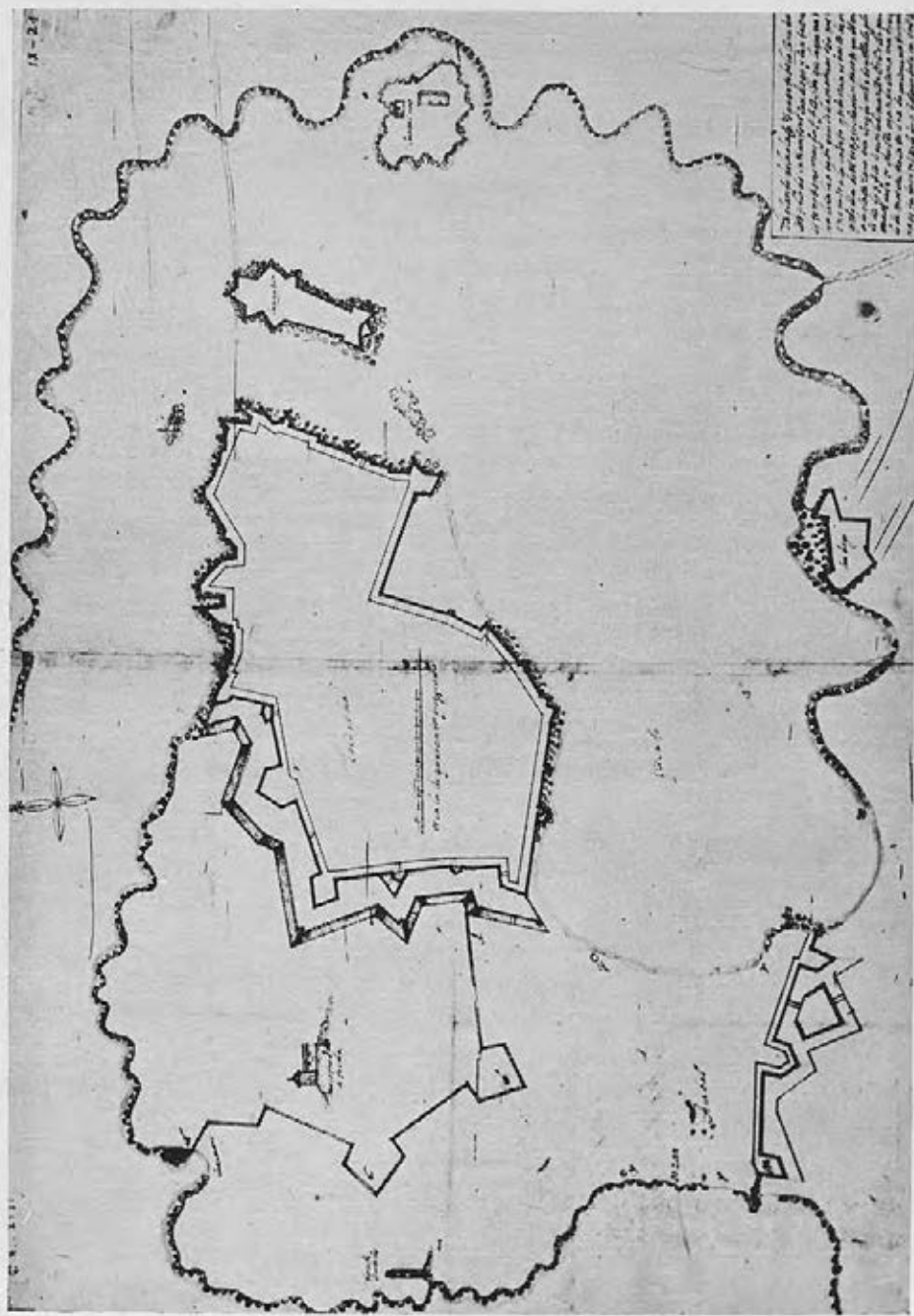


LÁMINA 1.—Croquis y recinto fortificado de La Coruña (1667), veinte años antes de haber sido implantados los Correos Marítimos con Falmouth (A. G. S., Mapas y Planos, IX-21).

Gr
Coruna March 21th 91

I have now to advise you that the Paquet boat
Spanish Expedition arrived here 6: 16 Instants having
been but 40 hours from Land to Land by them I receive
the newspapers and Gazets for which I return you
thanks and now I permit you what offers in theaspan
which if you see convenient may participate it to his
honour what Eli may offer for the futes I shaa not fail
to advise you this week I had put aboard the Mary-
Eradea which is bound for London A Caske of Sherry
wine theaspan afford for your good self which I
hope you will accept of and not take it Amie I re-
wish you much happiness I am

LÁMINA 3.—Oficio del cónsul británico en La Coruña al Foreign Office sobre la llegada del paquebote Spanish Expedition (1694); da cuenta de haber invertido sólo 40 horas en la travesía (P. R. O., State Papers, 94/211).

May 12	In the Instance of John Wheeler m ^r for Rouen Peter Hill in 42.20.4yn ———— L ^a 14
22	In the Mary of Cork Richard Coleer m ^r for Lisbon James Curran in 512.14 w ^t of Tyn ———— L ^a 16.10
24	In the Spanish Expedition In Greeno Command for Coruna Arthur Newman in 758 ¹ Stuffs & 65 ¹ w ^t of Broad Cloth Customs free
27	In the Adventure of William John Owl m ^r for St Mallo Thomas Worth in 32.12.6 w ^t of Tyn ———— L ^a 17.8
June 21	In the Spanish Expedition Packet Boat Capt John Greeno Command for Coruna Arthur Newman in 100 ¹ w ^t of Stuffs 115 ¹ Serges & 127 pounds w ^t of Broad Cloth Customs free
1701 ¹ July 5	In the Spanish Alliance pack ^t Robt Culverden Command for Coruna Arthur Newman in 390 ¹ w ^t Serges — 760 ¹ pounds Stuffs Cust ^o free
19	In the Spanish Expedition pack ^t John Greeno Command for Coruna Arthur Newman 200 ¹ Broad Cloths 200 ¹ of Boyes 30 ¹ Stuffs Cust ^o free 512.14 L ^a 15.7 ¹
Aug 2	In the Spanish Alliance Cap ^t Robt Culverden for Coruna Arthur Newman 300 ¹ Serges free
12	In the Endeavour of Henry John Bungey m ^r for Rouen Peter Hill in 70 ¹ blockstyn 7 ¹ 212.87 ¹ ———— L ^a 16.5 ¹
2	In the Richard & David of London W ^m Duck m ^r for Lisbon Peter Hill in 34 ¹ w ^t of Tyn ———— L ^a 2.11
16	In the Spanish Expedition Cap ^t John Greeno for Coruna Arthur Newman in 196 ¹ Cloths 196 ¹ Serges — specie Checks Out of time
20	In the Postoffice of William Thos Long m ^r for Rotterdam Paul Worth in 42 ¹ w ^t of tobacco 7 ¹ 15.06 ¹ duty p ^r p ^r 80 ¹ Serges free 22.0.39 ¹ 21 ¹ L ^a 3.8.9 ¹
23	In the Postoffice of London In Pennington m ^r for Lighorn John Harry 1 ¹ w ^t of Tyn ———— L ^a 1.6
30	In the Spanish Alliance Robt Culverden Command for Coruna Arthur Newman in 50 ¹ w ^t of Cloth

LÁMINA 6.—Registro de salida para La Coruña de los navios postales Spanish Alliance y Spanish Expedition en los meses de mayo a agosto de 1701 (F. R. O., Port Books, E. 190, lib. 1.061/16).

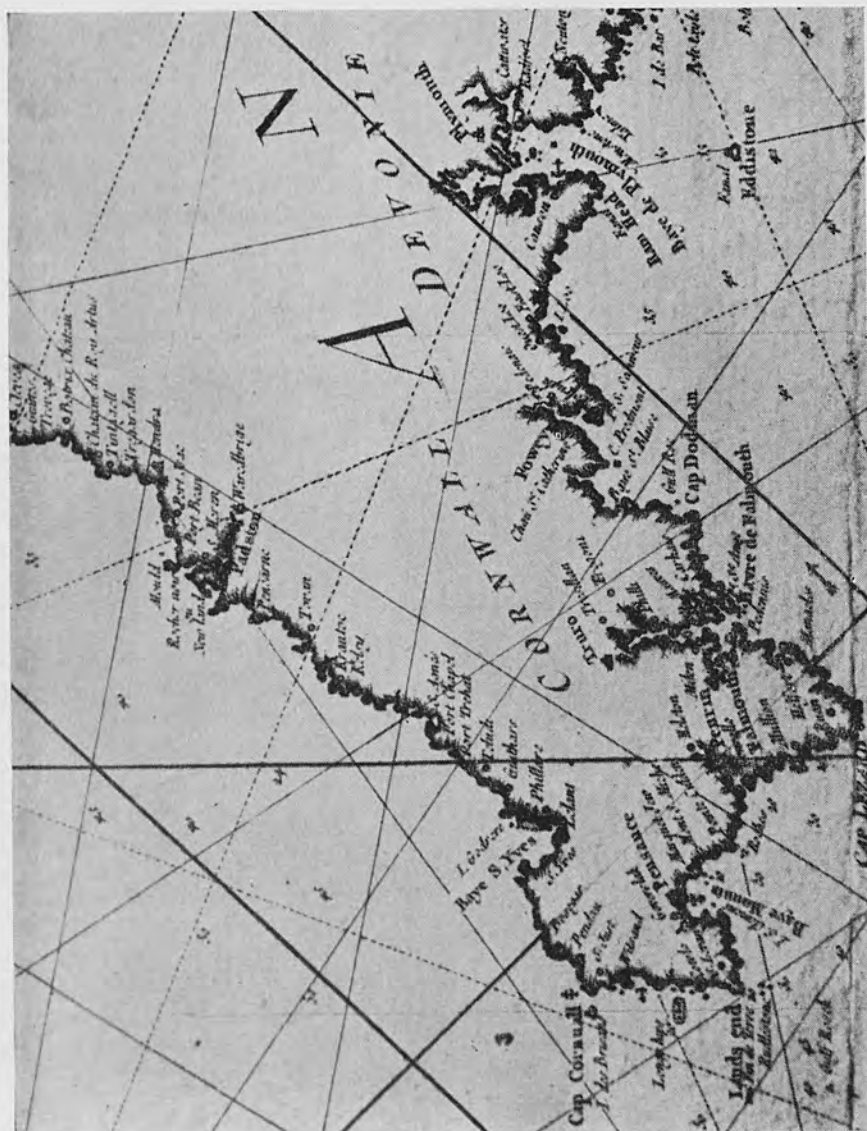


LÁMINA 7.—1749. Situación de Falmouth y otros puertos del S. O. de Inglaterra (condado de Cornualles).

**CARRERA DESDE MADRID
à la Coruña.**

POSTAS 26.

Leguas.

de Madrid à las Rozas.	3
de las Rozas à Torreloñes.	2 $\frac{1}{2}$
de Torreloñes à Guadarrama.	4
de Guadarrama al Espinar.	3
del Espinar à Villacastin.	2 $\frac{1}{2}$
de Villacastin à Adanéro.	4
de Adanéro à Arévalo.	3
de Arévalo à Medina del Campo.	6
de Medina del Campo à Vega de Val- derronco.	6
de Valderronco à Villagarcía.	3
de Villagarcía à Villalpando.	4
de Villalpando à Benavente.	4
de Benavente à la Bañeza.	6
de la Bañeza à ASTORGA.	4
de Astorga à Foncebadón.	4
de Foncebadón à Molina-Seca.	4
de Molina-Seca à Cacavélos.	3 $\frac{1}{2}$
de Cacavélos à Travadélos.	3 $\frac{1}{2}$
de Travadélos al Cebreiro.	4
del Cebreiro à Fuen-Fria.	3
de Fuen-Fria à Gallegos.	4
de Gallegos al Hospital de Echamoso.	4
del Hospital de Echamoso à Otero de Rey.	4
de Otero de Rey à Portobello.	4
de Portobello à BETANZOS.	5
de Betanzos à la CORUÑA.	3

101

(XXXIV)

I.^a RUTA DE MADRID A LONDRES
por el Paquebot que sale de la CORUÑA,
desembarcando en FALMUTH.

Leguas.

de Madrid à la Coruña. (fol. 23.)	101	Millas Inglesas, y Parlong o c. l. de Milla.
de la Coruña à FALMUTH, primer Puerto de Inglaterra por mar se computan leguas maríti- mas, ò de 20. al grado.	150	
de Falmuth à Trurd.	12.0	
de Trurd à S. Colombs.	13.0	
de S. Colombs à Chard.	14.0	
de Chard à Camelford.	13.0	
de Camelford à Launceston.	16.0	
de Launceston à Ockhampton.	14.0	
de Ockhampton à EXETER.	23.0	
de Exeter à * Rockbere.	6.4	
de Rockbere à Honiton.	10.0	
de Honiton à Axminster.	9.4	
de Axminster à Crookhorn.	13.2	
de Crookhorn à Sherbourn.	14.6	
de Sherbourn à Shaftsbury.	15.4	
de Shaftsbury à SALISBURY.	19.2	
de Salisbury à Andover.	17.4	
de Andover à Basingstoke.	18.1	
de Basingstoke à Harteley-Rovv.	10.1	
de Harteley-Rovv à Bagshot.	9.0	
de Bagshot à Stanes.	10.0	
de Stanes à Hounslovv.	6.5	
de Hounslovv à * Brentford.	2.2	
de Brentford à LONDRES.	10.1	

L. 251. M. 277. 4.

LÁMINA 9.—1760. Itinerario seguido por el correo desembarcado en La Coruña y Falmouth con destino a Madrid y Londres (Campomanes: *Itinerario de las carreras de postas*).

à Londres le 17 Janv^r 1794.

82

My Lord

L'expérience nous fait déjà voir que la destination
des deux seuls Paquebots anglais pour la
correspondance entre Falmouth, et Corogne ne remplit
pas suffisamment l'objet, puis que dans plusieurs
cas les mailles de Londres ont été forcées d'aller
à Falmouth, et de laisser la route de Batiment
pour les conduire, quoique le vent en ait favorisé
Sur le premier établissement J'ai bien soupçonné
que nous pourrions nous trouver dans cet embarras
d'un côté ou d'autre, et pour le prévenir J'écris
d'abord à l'administration des Paquebots à la
Corogne qu'on en fut préparé; de sorte qu'à

LÁMINA 11.—1794. Fragmento de una representación elevada al F. O. por el embajador de España relativa al correo marítimo de Falmouth (P. R. O., Foreign Office, 72/33).

London 12. de Setiembre de 1794.

φ



Como Sr.

Min. Sr. miv. Ya habia llegado a mi noticia
sobre los Paquetotes
el escandaloso contrabando que hacian en Coruña
Ingles en la Coruña
los Patrons, y tripulaciones de los Paquetotes Ingles
valiendose de los medios mas violentos, y me habia pro-
puesto escribir a V. E. sobre ello.

En verdad desde el principio ~~veo~~ que era su-
deria constandome lo que practican en Lisboa, y
constandome tambien que lo hicieron antiguamente
~~en la misma Coruña~~ dando dis-
tintos ~~dispositivos~~ a nuestro ~~establecimiento~~, y poniendolos
frequentemente en embarazos con esta Corte. Por
lo mismo he estado casi molesto escribiendo a men-
do sobre el particular, aun antes que se efectuase el
establecimiento de Paquetotes.

No pongo duda que la intencion de estos ~~veo~~
establecimientos, tomados uno a uno, sea muy distante
de proteger semejantes tropelias, y de acatar, pero
al mismo tpo es de temer que no puedan hallar modo
o arbitrio eficaz de castigarlos, pues como se trata
de lanceles, y de hechos, que no pasan bajo su ojo, ni
aun en territorio Ingles bajo su jurisdiccion.

Rentas Generales

Guatemala

D. G. R. 64: 950

El 24 del corriente aprendí en el Remate
de la Dama Don Manuel Juan Estu-
mo de los Aguado, á Don Manuel de
Cortés Aguirre, que se adjudicaron ambos al
Cajero quatro medias piezas de Quindina,
en guarana y cinco varas y una Daza con
vauces una vara de Zona de Agüden, y el
de el propio Dependiente á con, una media pie-
za de Zona con pelo, que tambien adjudica-
ron á Don Agüden, y ambos con tin de ve-
inte y una vara, cada uno en relación y lo an-
te el 1.º de mayo en Guadalupe.

Dijo quando á los muchos muestre
na de los Aguado y el 24

Francisco de Jara
Alcalde

Don Manuel Juan de Rentas

LÁMINA 13.—Denuncias formuladas a la Dir. Gen. de Rentas sobre infracciones de co-
mercio ilícito cometidas por los paquebotes (A. G. S., Rentas, legs. 950 y 953),

Rentas Generales

Guatemala

D. G. R. 64: 953

La noche del 22 del corriente me fué enviada
que humare de los Aguado, individuo de la
Mudalla de esta ciudad aprendí en la de
nuestro D. Josef Sanchez, D. Felipe de Luna,
y D. Domingo de Cortés tres medias con una
piezas de Zona de Agüden con cinco varas
con y una vara y media y tres piezas con tre-
cientos y un Remate de Quindina, todos
de colores. Han informado que descombaron
una de un Bar de albaño de los Cortes,
Agüden que echó a la mar luego que me-
recho a su casa, que cargaron con esta carga
trancaron un cargador con recubierta de la misma
y acor a los pocos en un día.

Dijo que á los muchos muestre
na de los Aguado y el 24

Francisco de Jara
Alcalde

Don Manuel Juan de Rentas



LÁMINA 14.—Itinerario de la carrera de postas Madrid-La Coruña a finales del siglo XVIII
(Espinalt: Guía General de Postas).

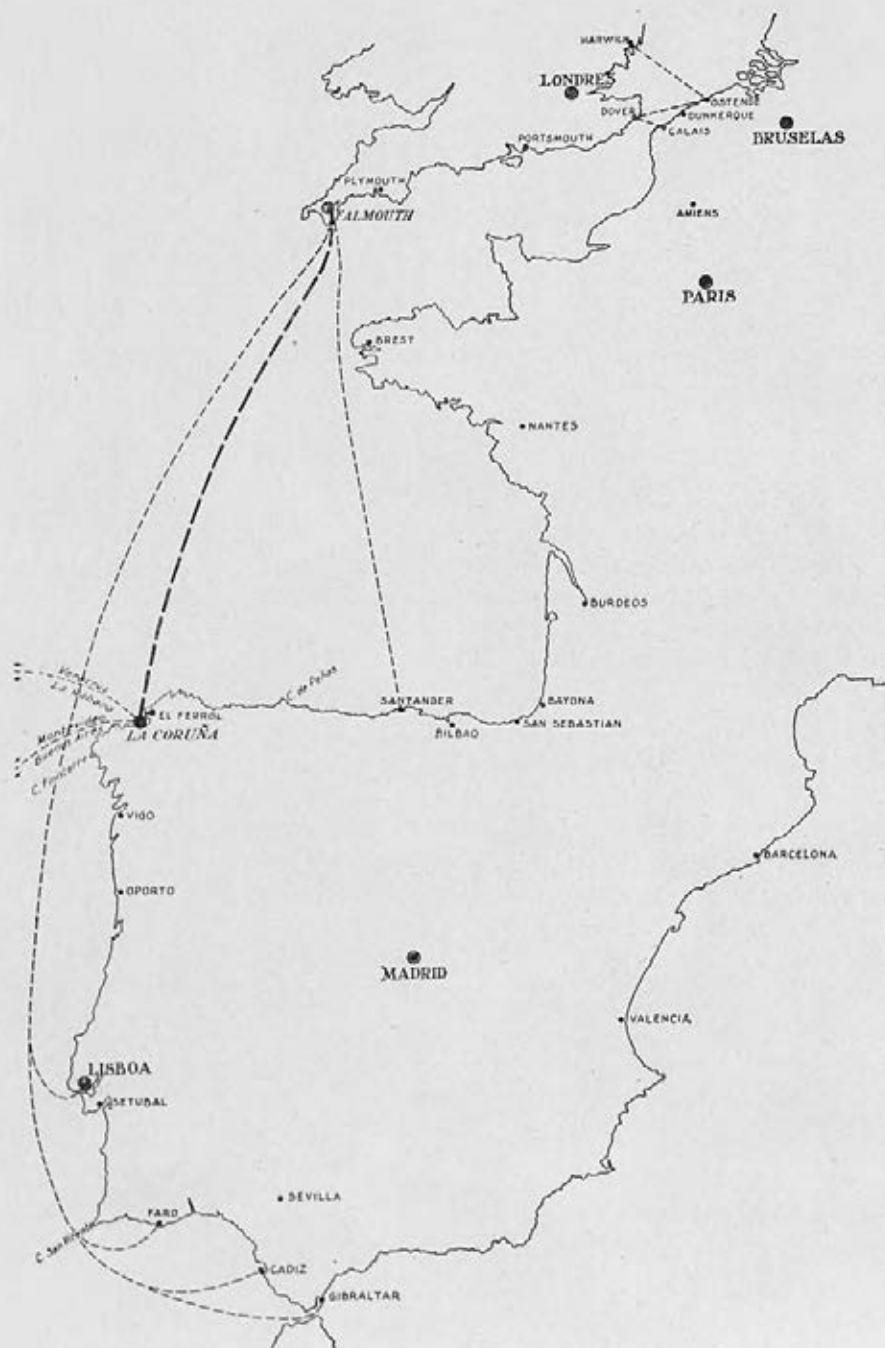


LÁMINA 15.—Rutas postales desde Falmouth al S. O. de Europa en el siglo XVIII.

INDICE

Págs.

La conexión postal con Inglaterra y Flandes con anterioridad a 1690 ...	5
Establecimiento del correo marítimo Falmouth-La Coruña (1689) ...	9

EVOLUCION DEL SERVICIO

Primeras dificultades. Comisión de Aglionby ...	15
Hostilidad de Francia y otros países a los <i>Corunna boats</i> ...	19
El convenio de 1716 y ajustes posteriores ...	23
Las estipulaciones de 1750 ...	29
Oposición de la Renta de Correos al acuerdo de 1750 ...	33
El servicio Falmouth-Santander ...	39
Los correos marítimos a finales del siglo XVIII ...	40
Últimos años del servicio (1808-1815) ...	45

LOS OBSTACULOS

La inseguridad en los mares ...	51
La cuestión del contrabando ...	56

LA RUTA Y EL SISTEMA

La travesía y las naves ...	65
Aspectos relativos al cargamento postal ...	73
El transporte de pasajeros ...	80
La Coruña como emporio del comercio postal exterior ...	82
Siglas archivísticas ...	88
Láminas ...	89

