

Con este último artículo, Nicolás Puerto Barrios finaliza la interesante historia que ha escrito sobre los Correos Marítimos en España y que ha sido publicada en los últimos números de la revista *Antena* en diferentes capítulos. Su trabajo demuestra una vez más la curiosidad y la variedad de conocimientos de muchos de nuestros compañeros.

BREVE HISTORIA DE LOS CORREOS MARÍTIMOS EN ESPAÑA VI

OCASO Y FIN DE LOS CORREOS MARÍTIMOS

Nicolás Puerto Barrios. Ingeniero Técnico de Telecomunicación.
Jefe Provincial de la Inspección de Telecomunicaciones de Córdoba

Como citamos en el capítulo I, después del Reglamento de 1764 y de la Real Ordenanza del Correo Marítimo de 1777, se establecen las dos rutas de la carrera trasatlántica entre España y las colonias americanas. A pesar de las protestas de la burguesía andaluza el centro mercantil con América se traslada de Cádiz a la Coruña.

Para la Carrera de Buenos Aires y Montevideo, los barcos salían en dirección a las islas de Madera y de Cabo Verde, navegando después hacia la costa de Brasil hasta llegar al Río de la Plata, donde se fondeaba frente al puerto de Montevideo. El transporte de correspondencia, mercancías y pasajeros hasta Buenos Aires se hacía en lanchas. Desde esta ciudad se iniciaban los enlaces con la Carrera de Potosí, la de Chile, la de Tucumán y Mendoza y la de Paraguay.

Para la Carrera de La Habana, los barcos también partían de La Coruña hasta recalar en San Juan de Puerto Rico, pasando después a Santo Domingo y La Habana. Desde aquí los Correos Marítimos se dirigían hacia Vera Cruz, Ciudad de Méjico y Acapulco, desde donde partían los barcos para las Islas Filipinas. También desde Cuba salían los enlaces para Lima (Perú) a través de Panamá y hacia Cartagena de Indias y Bogotá.

Pero la estabilidad de estas rutas marítimas no se conservaría después de pasado un periodo de unos veinte años.



Las reformas organizativas en las colonias españolas en América, iniciadas por parte de los gobiernos ilustrados a finales de siglo XVIII, a más de consolidar una mejor organización del funcionamiento de los cuatro Virreinos y de las cuatro Capitanías Generales (Plano Adjunto), permitieron un aumento del tráfico comercial marítimo incluso con otros

vo gobierno de José I y otros, los realistas, a favor de la rehabilitación de Fernando VII. A su vez se iniciaron pronunciamientos de las burguesías criollas para conseguir la independencia, varios de ellos aliados coyunturalmente con las reivindicaciones de los pueblos indígenas y de los partidarios de abolir la esclavitud. Como conclu-

respondencia, siendo la Armada quien se hizo cargo del Correo Marítimo.

Asumida como irreversible la nueva situación y con objeto de organizar un nuevo sistema de comunicaciones, la Junta Extraordinaria del Consejo de Ministros, aprobó el 18 de noviembre de 1824, un Real Decreto por el que se proponía al Intendente del Ejército y Hacienda de La Habana la elaboración de un proyecto que reactivase los enlaces entre España y Las Antillas. El Intendente Claudio Martínez de Pinillos, propuso un plan para crear la Empresa de Correos Marítimos, cuyo Reglamento se aprobó el 30 de julio de 1827. El servicio se adjudicó a la empresa cubana Arrieta-Villota y Cía., que se encargó desde octubre de ese mismo año del transporte de la correspondencia entre España, Canarias, Cuba y Puerto Rico, con una periodicidad mensual. Los barcos salían de La Coruña con destino La Habana, regresando por Puerto Rico hasta Cádiz. Al comienzo se alcanzó una notable mejora del servicio, pero el hecho de tener que hacerse cargo además del transporte de pasajeros y deportados, a la empresa le suponía grandes problemas de gestión económica.

Después de muchas reclamaciones y desacuerdos con el gobierno, sobre la valoración de los excesivos costos, y muriendo Arrieta, uno de los dos socios fundadores, la empresa se fue manteniendo con altibajos hasta que en 1850 la correspondencia pasó otra vez a manos de la Marina de Guerra.

Creo que esta fecha se podría considerar como la del fin de los Correos Marítimos de Indias, ya que a partir de entonces los enlaces con América y lo que quedaba de los territorios españoles, se comienzan a realizar además por distintas compañías marítimas de varios países y con otras tecnologías más modernas como la del vapor. ●

Fue en 1808 cuando se comenzó a poner en jaque el dominio español en América

países. Esto elevó la importancia económica de las mismas. No obstante hay que tener en cuenta, que al planificarse en una época ya de por sí conflictiva en América, debido a las diversas rebeliones sociales y raciales existentes, no pudieron impedirse con ellas el declive del imperio ultramarino español.

La implicación de España en los conflictos europeos, la independencia de Inglaterra proclamada en 1776 por trece estados norteamericanos y la Revolución francesa de 1789, provocaron continuos cambios en la situación política y en el gobierno, lo que influyó en gran medida en las aspiraciones en los independentistas de las colonias. Pero fundamentalmente, fue con la invasión napoleónica de España en 1808 cuando se comenzó a poner en jaque el dominio español en América. En varias de las capitales de los Virreinos y Capitanías Generales se fueron produciendo diversos movimientos políticos de las autoridades; algunos celebrando el nue-

sión de estos procesos, se dio lugar a que a partir de 1824, de España dependieran solamente dos islas (Cuba y Puerto Rico).

Lógicamente las situaciones de crisis que se fueron sucediendo en el gobierno de la metrópoli, comenzaron a debilitar las estructuras políticas y administrativas de las colonias. En lo que concierne a los Correos Marítimos, ya dificultados por la proliferación de la piratería y el apresamiento de buques por las flotas de otras potencias marítimas emergentes como Inglaterra, estos no pudieron mantener durante mucho tiempo la regularidad proyectada en la Real Ordenanza de Carlos III de 1777. A pesar de que tanto durante el periodo de gobierno napoleónico, como después de ser reinstaurado Fernando VII, se intentó la reanudación de las comunicaciones trasatlánticas, principalmente con objetivos militares, las limitaciones económicas y las incertidumbres políticas impidieron restablecer rutas seguras y estables para el transporte de la co-

REFERENCIAS:

- (1) «América Latina-La Independencia» por Gonzalo Zaragoza. Editorial ANAYA. Madrid 1994.
- (2) Revista PANORAMAS. México, Editorial B Costa-Amic. 1964.
- (3) «El correo Marítimo Español de Indias». Por José Jusdado Martín. Boletín de la Academia Iberoamericana y Filipina de Historia Postal nº 120 y 121. Madrid julio-diciembre de 1977.
- (4) «El Sistema Colonial de Comunicaciones en la España del Siglo XIX». Por J.G. Cayuela Fernández. Congreso Internacional de Comunicaciones Organizado por la Secretaría General de Comunicaciones Madrid 1993.
- (5) «La crisis definitiva de las Comunicaciones Marítimas y Postales entre la Península y Ultramar». Por Francisco Piniella Cobacho. Congreso Internacional de las Comunicaciones Organizado por la Secretaría General de Comunicaciones Madrid 1993.