

RELACIÓN DE VIAJES DE LA EMPRESA MERCANTIL DE CORREOS MARÍTIMOS DE LA HABANA



Francisco Piniella¹
(Académico de Número)

Introducción



La Empresa Mercantil de Correos Marítimos de La Habana fue objeto de mi tesis doctoral. A pesar de su publicación,² existe una demanda importante, por parte especialmente de los coleccionistas, de la consulta de la completa relación de los viajes que se llevaron a cabo, ya que ello determina poder catalogar adecuadamente las piezas que aparecen en subastas y en colecciones particulares. En su momento no di importancia a estas relaciones de viajes, que hoy desarrollo de forma más completa en este artículo, analizando también la fuente primaria de las mismas, un documento sencillo, pero muy interesante, que fue el «*Parte de Vigía*» del puerto de Cádiz. Este documento periódico existente en los archivos gaditanos nos proporciona un cúmulo de datos, no solo marítimos sino también postales. Algunos «expertos» en su tiempo, llegaron a establecer dictámenes sobre cartas de la Empresa sin contar con esta información, como cuando en una carta «expertizada» por *The Philatelic Foundation* se permitieron decir tajantemente que no existía el Correo Marítimo número 9 y que la marquilla con la que se marcó era el 6 al revés, cuando sí que existió como ya veremos.

Hemos estructurado este artículo en tres partes: una primera sobre la creación de la Empresa, y sobre todo en los motivos que dieron lugar a su creación; una segunda parte sobre el devenir de la misma y los viajes que se llevaron a cabo, con sus propias vicisitudes; para terminar con el apéndice completo (en dos Tablas) de

todos los viajes, diferenciando, por una parte la época comprendida entre 1827 y 1847, en que fue gestionada desde La Habana, y posteriormente la llamada «segunda empresa» con la implicación del Banco de Fomento y Ultramar, hasta 1851.

La Isla de Cuba ante la crisis de las comunicaciones marítimas

Con la independencia de las nuevas repúblicas hispanoamericanas, la nueva situación de la realidad colonial española en América dio lugar a la crisis de las comunicaciones postales por vía marítima directa desde la metrópoli a las últimas posesiones caribeñas de Cuba y Puerto Rico. En 1824 se reconocía, de hecho, por el Ministerio de Marina, la paralización de las expediciones, justificando tal actuación en base al impago por parte de Correos de la renta anual acordada ya en 1804.

El último buque correos de la Armada fue la goleta «*Encantadora*», que partió de La Coruña el 3 de abril del año anterior, 1823.³

Además de la incomunicación postal, la situación era comprometida por lo que al giro de caudales se refiere, sobre todo cuando en 1826 quiebran muchas casas londinenses y resulta arriesgada la utilización de letras de giro y hay que recurrir al giro postal. Correos no se atreve al envío de caudales por los buques, al menos que estos tengan el resguardo de buques de guerra hasta la boca del Canal. Por ejemplo «*El Tito*» era un barco que estaba previsto llevara las existencias en caja desde La

Habana a Madrid; sin embargo, poco antes de salir, y al saberse en el Consulado que la Marina no podía dar escolta al mismo, se le retiraron los caudales *«por la casi evidente presunción de perderlo»*⁴. Tenía razón este funcionario en no confiar estos bienes a cualquier barco, sabiendo que tres días antes de salir éste, un bergantín, *«El Bello Indio»*, había sido capturado a poca distancia de La Habana, justo en el momento de separarse de dos navíos de guerra que le daban escolta:

*«El Bergantín particular el Bello Indio que en unión del navío de guerra El Guerrero y corbeta Zafiro salió de Cádiz con destino a este Puerto, se separó del convoy pocos días hace, y cayó en manos de los enemigos, a poca distancia a barlovento de este mismo Puerto,(...)»*⁵.

Políticamente las últimas provincias de Ultramar habían sido postergadas a un colonialismo *«incipiente, temporal y vergonzante»*⁶ y estaban regidas por leyes especiales, al margen de las Constituciones de la metrópoli. El Capitán General era como representante de la Corona, el Jefe superior de la Administración colonial en todos los sentidos, incluso ejercía con relación a la Iglesia el poder de delegado del Real Patronato.

La Marina de Guerra no cumplía con el propósito de las comunicaciones marítimas, y esta labor se desempeñaba aleatoriamente por buques mercantes para la correspondencia pública de forma confidencial, y por barcos franceses (Correo de Gabinete a Burdeos) para la correspondencia de oficio. El apresamiento de los buques correos es tan lamentable que llega a ser habitual, hasta el punto de negociar con los corsarios la posibilidad de compra de las cajas de correspondencia. Mientras que por un lado el progreso económico de la Isla iba en aumento, por otra parte había un detrimento en la forma irregular con que se llevaban a cabo las comunicaciones con Madrid, personalizadas en el deficiente servicio de correos marítimos de la época. Todo ello dio lugar a numerosas propuestas de reforma, que cristalizarían en la creación de una Empresa Mercantil que cubriera la línea regular entre Cuba y España.

Cuba había recibido los años finales del Imperio español en América una inyección de capital importante procedente de Nueva España.⁷ Ello llevaba consigo el nacimiento de una creciente burguesía que muchos autores han definido como la *«sacarocracia»*. Los sacarócratas imponían su pujante poderío económico, asegurándose la libre introducción de esclavos negros en la isla, como mano de obra barata y abundante.⁸ Por otro lado existía una connivencia clara con el poder militar, que se materializaba en el enriquecimiento progresivo de los Capitanes Generales y se concretaba en la participación económica de éstos en sus negocios.

El Consulado de La Habana había sido donde se había gestado toda la política modernizadora de la economía habanera, gracias a la labor de Francisco Arango y Parreño en los últimos años del XVIII.⁹ Por ello no es de extrañar que el Consulado fuese el verdadero germen de esa *«Empresa Mercantil de Correos Marítimos de La Habana»*.

LOS BUQUES DE LA EMPRESA MERCANTIL DE CORREOS MARÍTIMOS DE LA HABANA.

El Reglamento de la Empresa¹⁰ establecía una comisión técnica o gestora,¹¹ y era esa comisión la encargada de la salida de los buques y de hacer cumplir a los capitanes con los horarios prefijados, así como de cuidar del gasto de mantenimiento de las embarcaciones. Vigilaría, a su vez, al encargado de la correspondencia extranjera y recaudaría de la Administración General de Correos el importe de la correspondencia. Para sufragar los gastos de la línea y además proporcionar adecuados beneficios en función del capital aportado se pensó en tres fuentes:

- 1º El importe de la correspondencia pública conducida, tanto desde La Habana a la Península como la traída de ella, y de Canarias y Puerto Rico.
- 2º El producto de la correspondencia extranjera, repartida por cuenta de un empleado nombrado por la Empresa.
- 3º Y, por último, el flete de las cargas transportadas por los buques, así como, en su caso, el pasaje embarcado.

Por este trabajo, la comisión recibiría un cinco por ciento de los productos del flete y de la correspondencia, tanto nacional como extranjera. Para ello debería llevar los siguientes libros de registros:

LIBRO DIARIO.
LIBRO DE CAJA.
LIBRO DE SOBORDOS.
LIBRO MAYOR.

El de caja llevaba los balances mensuales y el mayor las cuentas corrientes de cada buque, así como el producto de la correspondencia que conducían, para el extranjero y para las personas encargadas en Cádiz, Canarias y Puerto Rico.

La Dirección de la Empresa y gerencia de esa comisión recayó en el vasco Joaquín Arrieta, un personaje muy particular de la sociedad habanera, que cumplía con la típica y rápida progresión en los negocios de importación-exportación, o de sus conexiones con el tráfico y la compra de esclavos¹². Era poseedor de numerosas fincas urbanas (almacenes, casas, recintos portuarios en La Habana y Santiago, etc.),¹³ pero sobre todo tenía una fuerte vinculación al crédito de las grandes casas comerciales. Por esta última razón, Joaquín de Arrieta fue nombrado *«Depositario General de las fincas y efectos embargados por la Real Hacienda»*.¹⁴



Fig. 1. El puerto de La Habana en la segunda mitad del Siglo XIX.



Fig. 2. El puerto de Cádiz a principios del Siglo XIX.



Fig. 3. Cartografía urbana de Cádiz y ubicación de su puerto comercial, ya a finales del siglo XIX, incluyendo la reciente vía del ferrocarril con el Puerto de Santa María, Jerez y Sevilla.

La Empresa Mercantil de Correos Marítimos eligió como buque prototipo el bergantín-goleta de dos palos. Ello respondía a criterios náuticos: si en las navegaciones entre Coruña/Cádiz y Puerto Rico/Habana predominaban las empopadas, los buques que necesitarían serían aquellos que respondiesen lo más favorablemente posible a esos requisitos. Por tanto, no era necesario que el buque tuviese las condiciones de maniobrabilidad de una goleta, y que le permitiese esa mayor facilidad para las bordadas. Las goletas a su vez eran embarcaciones de menor resistencia tanto en la construcción como en la arboladura (ya que no aguantaban los vientos fuertes de popa), y de peores condiciones de habitabilidad. Mientras, el bergantín-goleta unía a la seguridad de su construcción unas buenas condiciones para navegar de empopada y de bolina. La imposibilidad de acceder a los planos de los buques de la Empresa (no localizados en los archivos consultados: Archivo General de Indias ni Archivo Nacional de Cuba), nos impide dar datos directos de los mismos. Pero si tenemos constancia exacta del tonelaje por los anuncios que a la llegada de estos barcos a Cádiz, o La Habana, se publican en los periódicos y «*Gazeta de Madrid*», así como en el mencionado «*Parte Oficial de Vigia del Puerto de Cádiz*».¹⁵ Por comparación con los buques de la época de construcción típica en los astilleros estadounidenses, podemos considerar los barcos de la Empresa como de un muy ligero arrufo y moderada resistencia al avance, y una popa relativamente curvada. Para algunos autores¹⁶ este tipo de buques era el más empleado en el tráfico de esclavos de los últimos años, y que se construían con bandera americana, aunque su base de operaciones estaba en La Habana y Brasil.

Derrotas de los Correos Marítimos de La Empresa

El primer barco correo llegado desde Nueva York a La Habana a mediados de mayo de 1827 fue el «*Correo Marítimo Número 1*». Apareció en prensa un anuncio de su salida el 2 de junio en el Diario de La Habana,

«*SALIDAS DE BUQUES: El día 1º salió para La Coruña el Bergantín-goleta español Correo de La Habana Nº1, su capitán Don Miguel Añeses, con correspondencia pública y de oficio*»¹⁷

El término «*Correo de La Habana...*» en vez de «*Correo Marítimo...*» aparecerá durante los primeros años en la prensa habanera, mientras que en la Gaceta de Madrid se publicarán los Avisos bajo una tercera denominación: «*Correo español...*».

El segundo barco que realizó este servicio fue el «*Correo Marítimo Nº2*», que llegó a La Coruña el primero de agosto:

«*AVISOS: El Buque Correo Español nº 2, de la Empresa hecha bajo aprobación de S.M. llegó a la Coruña el 1º de Agosto a los 31 días de navegación; dará la vela el 1º de Septiembre próximo para la Habana, llevando la correspondencia pública para dicha Isla, de las Canarias y Puerto Rico, debiendo verificarse lo mismo todos los meses, salvo cualquier desgracia; a cuyo efecto se halla prevenida con cuatro buques, nº 1º, 2º, 3º y 4º, que periódicamente harán este servicio, siendo del mejor andar y suficientemente armados*».¹⁸

Al igual que el anterior correo, la derrota que se adoptaba era Habana - Coruña - Tenerife - Puerto Rico, contradiciendo lo acordado al establecer la Empresa: «*que de la Havana a su venida y vuelta en Puerto Rico y Canarias*»¹⁹. Arrieta, como director de la Empresa había intervenido eficazmente en este sentido, ya que solicitó que de forma provisional las autoridades de la Isla autorizasen el que sólo se tocara Puerto Rico y Tenerife en el viaje de vuelta y no en el de ida, para que de esta forma y a hecho consumado conseguir la modificación del itinerario por parte de Madrid, como así ocurrió a principios de 1828. Para ello Arrieta aducía que:

*«el viaje se demoraría a lo menos en cincuenta o sesenta días más, puesto que sólo la remontada de aquí a Puerto Rico cuan es tan larga como un viage a la Península, y lo propio resulta desde Canarias a la Coruña o Cádiz, y es visto que en este caso debería calcularse un viaje de aquí a España de tres meses lo menos, y entonces ni con ocho buques se daría cumplimiento al proyecto; segunda: que los mayores peligros de los cruceros son sobre los mismos puntos, y en particular sobre Puerto Rico y sería muy fácil que sucediese una desgracia en todo el tiempo que tardasen sobre aquella costa en la remontada; por lo que, y penetrado la forma que previene la Real Orden citada, espero que se servirá elevarlo al conocimiento de S.M.»*²⁰

De esta forma se había conseguido la supresión y demora de los buques en Puerto Rico y Tenerife a la ida: «*que los expresados correos vengan con preferencia y en derecho a la Coruña.*»²¹ Puerto Rico, y su Administrador de Correos, Don Bartolomé Azparren, se mantuvieron al margen de esta polémica. De hecho, hasta el 8 de agosto de ese año (1827) Azparren no había tenido la más mínima noticia acerca de la Empresa habanera y por tanto su influencia en la «eliminación» de Puerto Rico de uno de los derroteros fue nula.²²

La segunda etapa consistía en derivar el tráfico de los correos de La Coruña a Cádiz por motivos puramente comerciales. La Empresa alegó en este caso el problema de «*los temporales de las costas de Galicia*»:

*Por el resguardo «de los intereses de la Empresa pues siendo los buques pequeños y finos no podrán aguantar mal tiempo y otras desgracias que en lo sucesivo deben procurar cuando no hace falta a la obligación de conducir a la correspondencia yendo a otro punto como es Cádiz designado en el Reglamento aprobado por S.M. y mandado observar por las autoridades de esta Isla. Que es notorio que desde Noviembre suelen reinar en las Costas de Galicia vientos que impiden la salida de los buques.»*²³

Como el objetivo era la comunicación de La Habana con Madrid, alude Arrieta que Cádiz efectivamente cumplía en este sentido con los mismos requisitos que Coruña. Tan sólo existía un problema: que no se admitían buques en Cádiz procedentes de las Antillas y otros puertos en el periodo del 1 de junio

al 15 de noviembre a menos que hubiesen hecho cuarentena, mientras que en Coruña no se requerían estos condicionantes (quizás por alcanzarse más bajas temperaturas que en Cádiz). Para ello los empresarios habaneros encontraron una solución, diversificar los correos hacía Coruña o Cádiz en función de la época. Así, proponen que los buques que salgan desde octubre a mayo vayan a Cádiz y a Coruña los de época estival (correos de junio, julio, agosto y septiembre). Se siguió el mismo procedimiento, conseguir la autorización desde la Isla para posteriormente, y ya con los correos en Cádiz, recibir la aprobación de la Corte.

La Empresa, como se puede ir observando, conseguía del Estado todo lo que pedía, ya que éste se veía imposibilitado, por la situación de decadencia que vivía la Armada Nacional, de cubrir la conducción de la correspondencia entre Cuba y España. Aunque el puerto de Baracoa había solicitado en 1820 la escala de los correos marítimos (entonces de la Armada), «*a efecto de proporcionar así a sus habitantes algunas ventajas*»²⁴, y no lo había conseguido,²⁵ en 1827 con la nueva Empresa mercantil no parece que insistiera en esta demanda, quizás porque en esta época existía una mayor fluidez en el tráfico de cabotaje entre este puerto y La Habana. Tan sólo en una ocasión la Empresa hizo escala en un puerto cubano distinto al de La Habana: fue a Matanzas en 1833, y en este caso con un buque fletado, el «*Santa Eloísa*».²⁶ Desde un punto de vista náutico la derrota tradicional seguida por los correos era la que desde el siglo XVI habían llevado a cabo los europeos en su tráfico con Indias:

*«La navegación de ida y vuelta a la Península ha de verificarse como he dicho en todas estaciones, la ida por el Golfo de las Yeguas y el regreso por el de las Damas y esto para buscar en ambas travesías las grandes empopadas de vientos favorables.»*²⁷

Era por tanto una derrota habitual para los navegantes. Pese a ese conocimiento, la derrota de La Habana al actual Estrecho de Florida resultaba ser una de las que presentaban mayor siniestralidad.



Figs. 4. Marca del Correo Marítimo nº4. Colección Yamil Kouri.

Relación de los viajes de los Correos Marítimos de la Empresa Mercantil de la Habana

Resulta muy importante para coleccionistas de Historia Postal poder tener la relación de viajes de los buques de la Empresa, tanto propios como fletados por esta durante el período de 1827 a 1847 y de 1847 a 1851, ya que la Empresa en ambas etapas utilizó una serie de marcas profusamente estudiadas por Guerra Aguiar y Kouri (Fig. 4). Haremos en principio un estudio de las fuentes empleadas y posteriormente completaremos este breve artículo con el listado completo de viajes de acuerdo a nuestra investigación.

• Fuentes

En principio se revisaron los listados de Garay Unibaso²⁸ en su obra general de correos marítimos. Creíamos que las fuentes empleadas por dicho autor (Gaceta de Madrid) no eran tan fiables, o al menos completas, ya que al utilizar los anuncios sobre salidas de Correos de Madrid se corría el riesgo de poder no corresponderse con la realidad, como así se ha podido comprobar en función de las consultas realizadas en la colección de «Partes de Vigía del Puerto de Cádiz», afortunadamente completos para los años investigados. Esta misma fuente fue corroborando la información que de forma no serial aparecía en la sección de Ultramar del A.G.I. y en los Diarios de La Habana del A.N.C. A pesar de ser una información secundaria, la relación de viajes nos permite sacar algunas conclusiones, como cuál fue el tiempo de viaje entre Habana y Cádiz o La Coruña, y el tiempo de estancia en puerto peninsular. La información quedaría completada si existiese un supuesto documento, similar al Parte de Vigía de Cádiz en el Puerto de La Habana y en el Puerto de Coruña, cuestión esta que en principio descartamos.

El Parte Oficial de la Vigía.

Este documento periódico, diario, se conserva en la Biblioteca de Temas Gaditanos (Cádiz), perteneciente a la entidad Unicaja-Banco. Los periodos son dos: de 1798 a 1852 y de 1891 a 1908. En algunos años, además de la existencia de referencias diarias, se conservan las llamadas «Listas Semanales de Buques entrados, salidos y existentes en Bahía». En tan largos periodos de tiempo podemos observar diferentes redacciones en dicho documento, pero existen datos fundamentales que son:

- Las condiciones meteorológicas del día (viento al orto y ocaso, presión y temperatura).
- Los buques entrados ese día, con indicación del tipo de buque, tonelaje, nombre del buque y del capitán, procedencia, duración de la travesía y consignatario.
- Los buques salidos ese día, con iguales datos que los entrados.
- Los buques en la bahía (este dato no siempre de forma regular).
- Los anuncios comerciales de próximas salidas, en los

que se indican muchas características del buque con el objeto de que acudan los pasajeros, e indicando el lugar donde se despachaba el mismo (Fig. 5).

- La publicación periódica de manifiestos y sobordos de los buques (la carga que se llevaba y se traía). En otras ocasiones, por ejemplo en el año 1836, cuando cambiaba la titularidad de la Imprenta de la Vigía se cambiaba ligeramente el formato y se añadían otros hechos como:
 - Las declaraciones de ocurrencias de viajes.
 - Las listas de los géneros que existían en los depósitos de lícito e ilícito comercio.
 - Las subastas públicas («martillos») en los almacenes de comisos de la Aduana.
 - Reales Órdenes y Reales Decretos que pertenecían a asuntos de comercio (normativas fiscales, marítimas, órdenes del Ramo de Correos).
 - Discursos publicados en otros periódicos sobre los temas anteriores.
 - Y una vez a la semana, en día de correos, la lista de precios corrientes de los efectos de América.

El Parte pasó por muchas denominaciones: «Parte de la Vigía», «Parte Oficial de la Vigía», «Diario Marítimo, Mercantil y Comercial de la Vigía», «Diario de la Vigía», «Vigía de Cádiz», «Diario Marítimo de la Vigía»,... pero en todo momento fue un periódico vespertino (Figs. 6 y 7).

Fueron muchos los años en que el Parte incluía los primeros días del año unos resúmenes del año anterior, con el total de embarcaciones entradas y salidas, con los tipos diferentes, etc.

Como documento postal el Parte es fundamental a la hora de tener censados todos los movimientos de buques, no sólo los correos marítimos sino también los buques mercantes que estaban obligados a comunicar su salida al Administrador Local de Correos por si este tenía a bien adjudicarles cajones de correspondencia para dicho puerto.

2 BANCO DE FOMENTO Y DE ULTRAMAR Y EMPRESA DE CORREOS MARÍTIMOS. PARA CANARIAS, PUERTO-RICO Y LA HABANA. Habiendo llegado oportunamente á este puerto la fragata española *Emilia Luchana*, Correo Número 5, hará la expedición ordinaria para los indicados puertos el día 8 de Noviembre. Este magnífico y muy velero buque se acaba de construir en Bilbao á todo costo, con la mayor solidéz y gran lujo, pues al efecto no se ha omitido gasto alguno. Admite carga á flete y pasajeros, pudiendo asegurar á estos que las inmejorables propiedades del buque, su sobresaliente marcha y la capacidad y buena colocación de sus magníficas cámaras, junto con el buen trato y amabilidad con que se propone distinguirlos su acreditado capitán el teniente de navío graduado don *Luis Jardel*, les proporcionarán un viage ameno. Consignatarios Abarzuza hermanos.

Fig. 5. Anuncio en el Parte Oficial de la Vigía de 2 de noviembre de 1849 del Banco de Fomento y de Ultramar sobre viajes de los correos marítimos de la Empresa.

El periodo conservado del Parte cubre toda la Empresa Mercantil, pero también el final de la Empresa de Correos Marítimos de La Coruña (perteneciente a la Renta de Correos) y el periodo de transporte de correspondencia por los buques de la Armada desde 1802 a 1827.

Teniendo en cuenta la importancia del puerto gaditano como el primero en comercio con las Indias, incluso el único en las épocas de monopolio, no cabe duda que el «Parte de la Vigía» constituye un documento de referencia para los investigadores postales marítimos. También con la posibilidad de estudios transversales como la derivación a los lazaretos (Mahón o Vigo) o la correspondencia accidentada, como así se relata en algunos días por incidencias en el viaje del buque que acababa de recalar en puerto.

Por todo ello fue la fuente primaria de la relación que a continuación publicamos con las últimas revisiones.

• Listados

La presentación de estos listados sigue una ordenación cronológica, incluyendo los buques propios y fletados directamente por la Empresa (y no por el Ramo de Correos). Se indica en la primera columna el nombre del barco; en la segunda el destino, Cádiz o La Coruña, principalmente, así como en su caso los lazaretos de Vigo o Mahón, o casos especiales como Nassau, Philadelphia, etc.; en la tercera y cuarta las fechas de salida de La Habana y llegada al destino, calculando en una quinta columna el tiempo de viaje (tv); la sexta la fecha de vuelta de Cádiz o La Coruña (en época estival), con el tiempo en puerto (tp) correspondiente, que se calcula en la séptima columna; para finalizar con una última celda con el nombre del Capitán y una nota con incidencias.

Se observará que, aunque se completan más del 95% de los datos, hay viajes de los que no

tenemos los datos de Coruña o La Habana, al no existir en esos puertos documento paralelo al utilizado en Cádiz como «Parte de Vigía».

Presentamos los datos en dos tablas, la Tabla I cubre el periodo de 1827 a 1847 y la Tabla II, lo que sería la gestión del Banco de Fomento y Ultramar hasta la práctica desaparición de la Empresa en 1851.

VIGIA DE CADIZ.

Diario Marítimo y de Comercio.

SABADO 23 DE ENERO DE 1836.

VIENTOS DE HOY.	MAREAS EN EL DIA DE MAÑANA	DIFERENCIA DE EL DE AYER.
Al sol el sol. NNE. bon. ariun. A las doce. ENE. fresqto. celsg Alp. el sol. NE. fresq. nubes	Primera alta-mar à las 5 y 54 de madrugada. Segunda idem à las 6 y 14 de la noche. Primera baja-mar à las 12 y 4 de la mañana. Segunda idem à las 12 y 25 de la noche.	Sal el sol à las 6 y 55 Se pone à las 5 y 5 La luna tiene 6 día.
BARÓMETRO AL PONERSE EL SOL 28. 4. TERMÓMETRO IDEM. 10. 3.	1 línea y 70 centés. mas alto. 3 décimos mas alto.	Algunos mas.

ENTRADOS.

AYER. Fragata de guerra americana POTOMAC, su comandante el capitán de navio Nicolazon, de Lisboa en 4.
 Bergantin ingles Pearl, John Sidman, de Londres en 13 con pólvora y mercancías, à los Sres. D. Pedro Zulueta y Comp.
 Bergantin sueco Oscar, Andres Gullbrandson, de Gotthemburgo en 36 con madera, à su Cónsul.
 Quechemarin-polacra español Esperanza, Buenaventura Arias, de Malaga en 4 con higos, aceite, vino y jabon para Santander y Santoña.
 Hoy. Un místico de Sevilla con aceite.

SALIDOS.

Bergantin sueco S. Bartolomé, Jorge Moller, para el Rio Janeyro.
 Bergantin-polacra sardo Fortuna, Domingo Stagno, para Génova.
 Místico español Dolores, su capitán y maestro D. José Julian Gomez, y consignatario D. Francisco Lopez Dominguez, para la Habana.
 Quechemarin idem S. Juan y la Magdalena, José Antonio de Larrinaga, para Betanzos.
 Quechemarin idem S. Andres, Manuel de Osollo, para Santoña.
 Lugre idem Ntra. Sra. del Pilar, Domingo Antonio de Arrospé, para Betanzos.
 Bombarda idem Leonidas, Pedro Rousset, para Gibraltar.

OCCURENCIAS AL MAR.

Entrarán nueve embarcaciones menores de poniente y Sanlúcar, un místico y dos faluchos de levante, españoles.
 Vienen del Estrecho un bergantin y dos menores que pueden entrar esta noche.
 Pasan al O. una goleta y un queche.

EMBARCACIONES A LA CARGA PARA DIFERENTES DESTINOS.

1 PARA SANTIAGO Y TRINIDAD DE CUBA.
 El muy velero bergantin-goleta Rápido, forrado y empernado en cobre, su capt. D. Francisco de Linares Trellis. Admite parte de carga y saldrá con mucha prontitud. Se despacha calle de S. Pedro n. 804.

Administración principal de Correos de Cádiz.

La Real Junta de Comercio de esta plaza me ha invitado à que se recuerde lo que está mandado acerca de correos marítimos en el artículo 12 de la Real ordenanza de 26 de Enero de 1777 y reglas dadas para su ejecución respecto à los avisos que deben dar à los buques que se dirijan à los dominios de Indias, del día de su salida para el perviso de la correspondencia que estan obligado à conducir; y accediendo à tau justo deseo y con el fin de dar conocimiento de dichas reales disposiciones, que impresas se hallan de manifesto en estas oficinas con referencia à certificación de la contaduría general del ramo, se copian en seguida à la letra, esperando que el ilustrado comercio de esta plaza y cuantos están obligados al cumplimiento de ellas obrarán en su conformidad, pues tales medidas son sin perjuicio alguno de los dueños y patronos de los buques, producen bienes incalculables al mismo comercio; siendo de mi deber en caso contrario hacer que sean efectivas contra los infractores las penas señaladas. Cádiz 20 de Enero de 1836.—Joaquín Maria Marquez.

Reglas que en ejecución del artículo 12 del título 1.º del tratado 4.º de la Real ordenanza de Correo marítimo expedida en 26 de Enero de 1777 quie-

Fig. 6. «Vigia de Cádiz» 23 de enero de 1836 (B.T.G.)

PARTE OFICIAL DE LA VIGIA.

Cádiz: Domingo 26 de Julio de 1846.

Vientos que han reinado hoy.

Al salir el sol. S. fresquito, brumazon.

A las 12. O. bonancible, idem.

Al ponerse el sol. E. fresquito, Idem.

Barómetro 27. 9. 20. Termómetro 22. 4.

Han entrado los buques siguientes

Vapor de guerra ingles de 8 cañones *Avenger*, su comandante V. VWilliams, de Lisboa en 31 horas. Conduce á S. A. R. Ibrahim-Bajá.

Vapor español de 414 toneladas el *Málaga*, don Bernardo de Andicoechea, de Málaga en 16 horas con mercancías, á los Sres. Larios hermanos.

Bergantin-polacra español de 143 toneladas la *Teresita*, don Vicente Lloret, de la Coruña en 6 con cacao y otros efectos, á si mismo.

Bergantin español de 106 toneladas el *Galgo*, D. José Rocafull, de Santiago de Cuba y Vigo en 4 con azúcar y otros efectos, á si mismo.

Falucho santo Domingo, José Manuel Diaz, de Tanger en 2 con sanguijuelas.

Místicos—El Pepito, Felix Fuentes, de Sevilla en 2 con trigo y otros efectos—Eolo, Vicente Lladro, de Málaga en 3 con cáñamo &c.—S. Jayme, Jayme Maristany, de Tarragona en 8 con aguardiente y otros efectos.

Laudes—Artico, Francisco Bayona, de Cartagena en 13 con perdigones &c.—Pepito, Manuel Gil, de Barcelona en 10 con varios efectos—La Eliza, Gerónimo Carrau, de Tarragona en 9 con aguardiente y otros efectos.

Y otro laud de *Algeciras* en lastre.

Ademas han entrado y entran dos bergantines, un bergantin-goleta, ingleses, dos polacras-goletas, un pailebot y dos quechemarines, *españoles*

Vienen del Estrecho un bergantin español, un pailebot y un buque de cruz.

Pasaron al O. una fragata, dos bergantines, un bergantin-goleta y dos goletas de levante, á donde hace rumbo un pailebot salido de Sanlúcar.

SALIDOS.

Fragata rusa de 125 lastres *Lovise Caroline*, c.

J. H. Nordberg, con sal para Elseneur.

Vapor español Rápido, para Sanlúcar.

Y dos polacras-goletas de la misma nación.

1 Para Gibraltar. La muy acreditada barca española *Carlota*, su capitán don Vicente Adán. Tiene contratadas dos terceras partes de su carga y admite el resto y pasajeros para salir á la mayor brevedad. Se despacha por don Manuel Fernandez, correduría marítima calle de Guanteros números 61 y 62. Cádiz 26 de Julio &c.

4 Aviso. El paquete español de vapor *Villa de Madrid*, debe llegar á este puerto el día 27 del actual, y se avisará con anticipación su salida; admitiendo carga y pasajeros para todos los puntos de la línea hasta Marsella. Lo despacha don José San Roman, plaza del Correo número 69.

5 PARA MANILA. La fragata española nombrada *BELLA VASCONGADA*, saldrá á principios de Agosto próximo, y admite carga á flete y pasajeros. Se despacha plaza de Mina N.º 71.

BUQUES EN CUARENTENA.

Lazareto de Vigo: mes de Julio.

9 Bergantin San José (a) Aguila, don Julian Salinas, de la Habana en 29. Azúcar p. Cadiz.

10 Bergantin Pompeyo, D. Esteban Molas, de Matanzas en 28. Azúcar para Valencia y Barcelona. Queche S. Rafael, D. Domingo Antonio Meaurio, de la Guayra en 32. Cacao para Málaga.

15 Fragata Eulalia, don Manuel Larrinaga, de la Habana en 33. Azúcar p. la Coruña y Santander.

17 Bergantin Minerva (a) Ana, D. Francisco Berdeguer, de la Habana en 32. Azúcar p. Málaga.

Bergantin la Paz, don Francisco Suarez Pola, de Nueva Barcelona en 48. Cueros para Gijón.

Bergantin Martin, don Tomas Olaguibel, de la Habana en 33. Azúcar para Santander.

19 Bergantin Manolito, D. Ramon Martinez, de la Habana en 33. Cacha, azúcar y pimienta para Cadiz.

Bergantin Perillon, D. Manuel Gabica, de la Habana en 35. Azúcar para Gibraltar.

PARA LA HABANA,

CON ESCALA EN PUERTO-RICO

SI REUNE SUFICIENTE NUMERO DE PASAJEROS.

La fragata española *ESMERALDA*, su capitán D. Pablo Tremoya, dará la vela á la mayor brevedad por tener mucha carga contratada y de cuenta de expedición; admite un resto y pasajeros, á los que ofrece las comodidades de sus hermosas cámaras y el buen trato que tan acreditado tiene. La despacha don Miguel Antonio Garcia, calle Nueva número 37. Cádiz 26 de Julio.

Fig. 7. «Parte Oficial de la Vigia» 26 de julio de 1846 (B.T.G.)

TABLA I
VIAJES PRIMERA EMPRESA 1827-1847

BUQUE	Destino	HABANA	Llegada	tv	Vuelta	tp	Capitán / Observaciones ¹
CORREO MARITIMO Nº 1	CORUÑA	1/6/1827	1/7/1827	30	14/8/1827	44	AÑEZES ¹
CORREO MARITIMO Nº 2		1/7/1827	1/8/1827	31	1/9/1827	31	CABARCOS ²
OCCEAN		1/8/1827	10/9/1827	40	1/10/1827	21	BATLEY
HARDELL		1/9/1827	9/10/1827	38	1/11/1827	23	
CORREO MARITIMO Nº 1		1/10/1827	12/11/1827	42	1/12/1827	19	
CORREO MARITIMO Nº 3	CADIZ	1/11/1827	4/12/1827	33	1/1/1828	28	CAMPS ³
CORREO MARITIMO Nº 2		1/12/1827	15/1/1828	45	15/2/1828	31	CABARCOS ⁴
SIETE HERMANOS		1/1/1828	12/2/1828	42	1/3/1828	18	FERRER
CORREO MARITIMO Nº 1		1/2/1828	1/3/1828	29	1/4/1828	31	AÑEZES
CORREO MARITIMO Nº 3		8/3/1828	7/4/1828	30	2/5/1828	25	CAMPS
CORREO MARITIMO Nº 4		2/4/1828	4/5/1828	32	1/6/1828	28	de MARIA ⁵
MARYLAND	CORUÑA	1/5/1828	13/6/1828	43	1/7/1828	18	HUSSEY ⁶
CORREO MARITIMO Nº 1		1/6/1828	30/6/1828	29	1/8/1828	32	AÑEZES
CORREO MARITIMO Nº 3		1/7/1828	28/7/1828	27	1/9/1828	35	CAMPS
CORREO MARITIMO Nº 4		1/8/1828	30/8/1828	29	3/10/1828	34	
MARYLAND		1/9/1828	30/9/1828	29	1/11/1828	32	HUSSEY
CORREO MARITIMO Nº 1	CADIZ/MAHON	5/10/1828	10/11/1828	36	15/1/1829	66	AÑEZES ⁷
CANNING	CADIZ	-	-	-	8/12/1828	-	
CORREO MARITIMO Nº 3		31/10/1828	9/12/1828	39	1/1/1829	23	CAMPS
ORION		1/12/1828	10/1/1829	40		-	DRICOLLS
CORREO MARITIMO Nº 4		31/12/1828	18/2/1829	49	14/3/1829	24	IBARRARAN
CHILIAN		2/2/1829	5/3/1829	31	9/4/1829	35	BUTLER
CORREO MARITIMO Nº 3		2/3/1829	30/3/1829	28	21/4/1829	22	CAMPS
CORREO MARITIMO Nº 1	—	1/4/1829	-	-	-	-	AÑEZES ⁸
CORREO MARITIMO Nº 4	CORUÑA	1/5/1829	13/6/1829	43	1/7/1829	18	IBARRARAN
CELENO		5/6/1829	2/7/1829	31	1/8/1829	30	FURLONG
CORREO MARITIMO Nº 3		5/7/1829	1/8/1829	31	1/9/1829	31	VELOSO
SUSANA		1/8/1829	15/9/1829	45	15/10/1829	30	
EL ANDALUZ	CADIZ	-	-	-	13/12/1829	-	SOBRADO
CELENO		7/10/1829	24/11/1829	48	26/12/1829	32	FURLONG
CORREO MARITIMO Nº 1		1/11/1829	5/12/1829	34	14/1/1830	40	AÑEZES ⁹
CORREO MARITIMO Nº 3		1/12/1829	25/1/1830	55	15/2/1830	21	VELOSO
SUPERIOR		5/1/1830	7/2/1830	33	3/3/1830	24	BOYD
CORREO MARITIMO Nº 4		3/2/1830	6/3/1830	31	2/4/1830	27	IBARRARAN
CORREO MARITIMO Nº 2		1/3/1830	2/4/1830	32	3/5/1830	31	RABECH ¹⁰
CORREO MARITIMO Nº 1		1/4/1830	2/5/1830	31	2/6/1830	31	AÑEZES
CORREO MARITIMO Nº 3		1/5/1830	14/6/1830	44	1/7/1830	17	VELOSO
CORREO MARITIMO Nº 4	CORUÑA	1/6/1830	1/7/1830	30	1/8/1830	31	

CORREO MARITIMO Nº 2		1/7/1830	31/7/1830	30	1/9/1830	32	
CORREO MARITIMO Nº 1		1/8/1830	6/9/1830	36	1/10/1830	25	
CORREO MARITIMO Nº 3		1/9/1830	2/10/1830	31	1/11/1830	30	
CORREO MARITIMO Nº 4	CADIZ	6/10/1830	9/11/1830	34	4/12/1830	25	IBARRARAN
CORREO MARITIMO Nº 2		1/11/1830	7/12/1830	36	3/1/1831	27	RABECH
CORREO MARITIMO Nº 1		1/12/1830	6/1/1831	31	5/2/1831	30	AÑEZES
CORREO MARITIMO Nº 3		31/12/1830	31/1/1831	31	1/3/1831	29	VELOSO
CORREO MARITIMO Nº 4		1/2/1831	10/3/1831	37	1/4/1831	22	IBARRARAN
CORREO MARITIMO Nº 2		2/3/1831	1/4/1831	30	4/5/1831	33	RABECH
CORREO MARITIMO Nº 1		1/4/1831	2/5/1831	31	2/6/1831	31	AÑEZES
CORREO MARITIMO Nº 3		25/4/1831	22/5/1831	27	1/7/1831	40	VELOSO
CORREO MARITIMO Nº 4	CORUÑA	31/5/1831	14/7/1831	44	1/8/1831	18	IBARRARAN
CORREO MARITIMO Nº 2		1/7/1831	-	-		-	
CORREO MARITIMO Nº 1		1/8/1831	-	-		-	
CORREO MARITIMO Nº 3		1/9/1831	8/10/1831	37	7/11/1831	30	VELOSO
CORREO MARITIMO Nº 4	CADIZ	4/10/1831	6/11/1831	33	1/12/1831	25	IBARRARAN
CORREO MARITIMO Nº 2		1/11/1831	6/12/1831	35	10/1/1832	35	RABECH
CORREO MARITIMO Nº 1		11/12/1831	13/1/1832	33	5/2/1832	23	AÑEZES
CORREO MARITIMO Nº 3		1/1/1832	26/2/1832	56	18/3/1832	21	VELOSO
CORREO MARITIMO Nº 4		2/2/1832	9/3/1832	36	3/4/1832	25	IBARRARAN
CORREO MARITIMO Nº 2		1/3/1832	2/4/1832	32	3/5/1832	31	RABECH
CORREO MARITIMO Nº 1		1/4/1832	1/5/1832	30	2/6/1832	32	AÑEZES
CORREO MARITIMO Nº 3		1/5/1832	1/6/1832	31	2/7/1832	31	VELOSO
CORREO MARITIMO Nº 4	CORUÑA	1/6/1832	6/7/1832	35	1/8/1832	26	
CORREO MARITIMO Nº 2		1/7/1832	7/8/1832	37	1/9/1832	25	
CORREO MARITIMO Nº 1		1/8/1832	15/9/1832	45	1/10/1832	16	
CORREO MARITIMO Nº 3		1/9/1832	19/10/1832	48	10/11/1832	22	
CORREO MARITIMO Nº 4	CADIZ	4/10/1832	13/11/1832	40	3/12/1832	20	IBARRARAN
CORREO MARITIMO Nº 2		2/11/1832	13/12/1832	41	3/1/1833	21	RABECH
CORREO MARITIMO Nº 1		3/12/1832	31/12/1832	28	2/2/1833	33	AÑEZES
CORREO MARITIMO Nº 3		15/1/1833	14/2/1832	30	12/3/1833	26	VELOSO
CORREO MARITIMO Nº 4		3/2/1833	10/3/1833	35	4/4/1833	25	IBARRARAN
CORREO MARITIMO Nº 2	CADIZ/MAHON	5/3/1833	7/4/1833	33	18/6/1833	72	RABECH ¹¹
STA.ELOISA	CADIZ	-	-	-	2/5/1833	-	BONMATI ¹²
CORREO MARITIMO Nº 1	CADIZ/MAHON	1/4/1833	6/5/1833	35	1/8/1833	87	AÑEZES ¹³
CORREO MARITIMO Nº 3		6/5/1833	13/6/1833	38	2/9/1833	81	VELOSO ¹⁴
CORREO MARITIMO Nº 4		5/6/1833	5/7/1833	30	1/10/1833	88	IBARRARAN ¹⁵
RAPIDO	CADIZ	-	-	-	8/7/1833	-	TOBAR
CORREO MARITIMO Nº 2	CADIZ/MAHON	2/8/1833	9/9/1833	38	3/12/1833	85	RABECH ¹⁶
N.Sª CARMEN	CADIZ	-	-	-	26/9/1833	-	PRATS ¹⁷
RAPIDO	CADIZ/MAHON	6/9/1833	16/10/1833	40		-	TOBAR ¹⁸
STA.ELOISA	CADIZ	-	-	-	29/10/1833	-	BONMATI ¹⁹
SAN JOSE	CADIZ/MAHON	21/9/1833	8/11/1833	48	-	-	LIENIS ²⁰

CORREO MARITIMO Nº 1		1/10/1833	24/11/1833	54	19/2/1834	87	AÑEZES ²¹ /CANTER
CORREO MARITIMO Nº 3		2/11/1833	7/12/1833	35	5/3/1834	88	VELOSO ²²
STº CRISTO	CADIZ	-	-	-	3/1/1834	-	LOPEZ
CORREO MARITIMO Nº 4		9/12/1833	8/1/1834	30	3/2/1834	26	IBARRARAN
ASIA		-	-	-	29/1/1834	-	VILLALBA
STA.ELOISA		19/1/1834	23/2/1834	35	11/4/1834	47	BONMATI
CORREO MARITIMO Nº 2		3/2/1834	24/3/1834	49	5/5/1834	42	RABECH
CORREO MARITIMO Nº 4		22/3/1834	26/4/1834	35	3/6/1834	38	MARZAL / IBARRARAN
CORREO MARITIMO Nº 1		7/4/1834	12/5/1834	35	23/6/1834	42	CANTER
CORREO MARITIMO Nº 3		1/5/1834	30/5/1834	29	1/8/1834	63	VELOSO
CORREO MARITIMO Nº 2	s/d						
CORREO MARITIMO Nº 4	s/d						
CORREO MARITIMO Nº 1	CORUÑA	1/9/1834	1/10/1834	30	4/11/1834	34	
CORREO MARITIMO Nº 3		1/10/1834	15/11/1834	45	10/12/1834	25	
CORREO MARITIMO Nº 2	CADIZ	1/11/1834	13/12/1834	42	7/1/1835	25	RABECH
CORREO MARITIMO Nº 4		6/12/1834	15/1/1835	40	5/2/1835	21	IBARRARAN
PEPA		-	-	-	12/3/1835	-	GARCIA ²³
CORREO MARITIMO Nº 1		5/2/1835	21/3/1835	44	9/4/1835	19	CANTER
CORREO MARITIMO Nº 3		2/3/1835	3/4/1835	32	5/5/1835	32	VELOSO
CORREO MARITIMO Nº 2		1/4/1835	2/5/1835	31	1/6/1835	30	RABECH
CORREO MARITIMO Nº 4		3/5/1835	4/6/1835	32	2/7/1835	28	IBARRARAN / ANTUNEZ
CORREO MARITIMO Nº 1	CORUÑA	1/6/1835	1/7/1835	30	1/8/1835	31	
CORREO MARITIMO Nº 3		1/7/1835	1/8/1835	31	10/9/1835	40	
CORREO MARITIMO Nº 2		1/8/1835	1/9/1835	31	1/10/1835	30	RABECH
CORREO MARITIMO Nº 4		1/9/1835	1/10/1835	30	10/11/1835	40	ANTUNEZ
CORREO MARITIMO Nº 1	CADIZ	4/10/1835	26/11/1835	53	19/12/1835	23	CANTER
CORREO MARITIMO Nº 3		9/11/1835	20/12/1835	41	9/1/1836	20	VELOSO
CORREO MARITIMO Nº 2		2/12/1835	8/1/1836	37	5/2/1836	28	RABECH
CORREO MARITIMO Nº 4		1/1/1836	2/2/1836	32	8/3/1836	35	ANTUNEZ / IBARRARAN
CORREO MARITIMO Nº 1		7/2/1836	16/3/1836	38	6/4/1836	21	CANTER
CORREO MARITIMO Nº 3		6/3/1836	12/4/1836	37	4/5/1836	22	VELOSO
CORREO MARITIMO Nº 2		31/3/1836	10/5/1836	40	4/6/1836	25	RABECH
CORREO MARITIMO Nº 4		5/5/1836	1/6/1836	27	2/7/1836	31	IBARRARAN
CORREO MARITIMO Nº 1	CORUÑA	1/6/1836	1/7/1836	30	1/8/1836	31	
CORREO MARITIMO Nº 3		1/7/1836	5/8/1836	35	1/9/1836	27	
CORREO MARITIMO Nº 2		1/8/1836	1/9/1836	31	1/10/1836	30	
CORREO MARITIMO Nº 4		1/9/1836	15/10/1836	44	10/11/1836	26	
CORREO MARITIMO Nº 1	CADIZ	4/10/1836	18/11/1836	-	5/12/1836	-	CARRICARTE
CORREO MARITIMO Nº 3		1/11/1836	9/12/1836	38	12/1/1837	34	VELOSO
CORREO MARITIMO Nº 2		4/12/1836	22/1/1837	49	9/2/1837	18	MERCEROS
CORREO MARITIMO Nº 4		6/1/1837	8/2/1837	33	2/3/1837	22	IBARRARAN
CORREO MARITIMO Nº 1	CORUÑA	6/2/1837	30/3/1837	52	17/4/1837	18	CANTER
CORREO MARITIMO Nº 3		1/3/1837	8/4/1837	38	3/5/1837	25	VELOSO

CORREO MARITIMO Nº 2		5/4/1837	5/5/1837	30	5/6/1837	31	MERCEROS/RABECH
CORREO MARITIMO Nº 4		3/5/1837	9/6/1837	37	3/7/1837	24	IBARRARAN/GRINDA
CORREO MARITIMO Nº 1	CORUÑA	1/6/1837	12/7/1837	41	5/8/1837	24	
CORREO MARITIMO Nº 3		1/7/1837	2/8/1837	32	1/9/1837	30	
CORREO MARITIMO Nº 2		1/8/1837	10/9/1837	40	5/10/1837	25	
CORREO MARITIMO Nº 4		1/9/1837	5/10/1837	34	3/11/1837	29	
ESPERANZA	CADIZ	-	-	-	4/12/1837	-	VALLARINO ²⁴
CORREO MARITIMO Nº 1		4/10/1837	7/12/1837	64	19/12/1837	12	CARRICARTE
CORREO MARITIMO Nº 3		2/11/1837	10/12/1837	38	7/3/1838	87	VELOSO ²⁵
CORREO MARITIMO Nº 2		1/12/1837	2/1/1838	32	7/3/1838	64	RABECH
CORREO MARITIMO Nº 4		4/1/1838	8/2/1838	35	14/3/1838	34	GRINDA
CORREO MARITIMO Nº 1		8/2/1838	6/3/1838	26	12/4/1838	37	CARRICARTE
INDEPENDIENTE		-	-	-	8/5/1838	-	MARTINEZ ²⁶
CORREO MARITIMO Nº 3		26/4/1838	27/5/1838	31	8/6/1838	12	VELOSO
CORREO MARITIMO Nº 2		5/5/1838	17/6/1838	43	10/7/1838	23	RABECH
CORREO MARITIMO Nº 4	CORUÑA	-	15/7/1838	-	5/8/1838	21	
CORREO MARITIMO Nº 1		-	1/8/1838	-	1/9/1838	31	
CORREO MARITIMO Nº 3		-	1/9/1838	-	2/10/1838	31	
CORREO MARITIMO Nº 2		-	15/10/1838	-	15/11/1838	31	
CORREO MARITIMO Nº 4	CADIZ	7/10/1838	12/11/1838	36	5/12/1838	23	GRINDA
CORREO MARITIMO Nº 1		2/11/1838	19/12/1838	47	9/1/1839	21	CARRICARTE
CORREO MARITIMO Nº 3		3/12/1838	22/1/1839	50	13/2/1839	22	VELOSO
CORREO MARITIMO Nº 4		15/1/1839	18/2/1839	34	12/3/1839	22	GRINDA
CORREO MARITIMO Nº 2		1/2/1839	5/3/1839	32	3/4/1839	29	RABECH
CORREO MARITIMO Nº 1		3/3/1839	2/4/1839	30	3/5/1839	31	CARRICARTE
CORREO MARITIMO Nº 3		2/4/1839	13/5/1839	41	7/6/1839	25	VELOSO
CORREO MARITIMO Nº 4		5/5/1839	8/6/1839	34	5/7/1839	27	IBARRARAN
CORREO MARITIMO Nº 2	CORUÑA	-	1/7/1839	-	3/8/1839	33	
CORREO MARITIMO Nº 1		-	1/8/1839	-	4/9/1839	34	
CORREO MARITIMO Nº 3		-	1/9/1839	-	4/10/1839	33	
CORREO MARITIMO Nº 4		-	1/10/1839	-	6/11/1839	36	
CORREO MARITIMO Nº 2	CADIZ	6/10/1839	21/11/1839	46	22/12/1839	31	RABECH
CORREO MARITIMO Nº 1		5/11/1839	8/12/1839	33	10/1/1840	33	SANCHO
CORREO MARITIMO Nº 3		3/12/1839	2/1/1840	30	7/2/1840	36	VELOSO
CORREO MARITIMO Nº 4		18/1/1840	23/2/1840	36	11/3/1840	17	GRINDA
CORREO MARITIMO Nº 2		15/2/1840	29/3/1840	43	6/5/1840	38	RABECH
CORREO MARITIMO Nº 1		1/3/1840	4/4/1840	34	4/6/1840	61	CARRICARTE
MANUELITO		-	-	-	11/4/1840	-	FUENTES
CORREO MARITIMO Nº 3		31/3/1840	11/5/1840	41	6/7/1840	56	VELOSO
CORREO MARITIMO Nº 4		2/5/1840	8/6/1840	37	3/8/1840	56	GRINDA
CORREO MARITIMO Nº 2	CORUÑA	-	1/8/1840	-	3/9/1840	33	
CORREO MARITIMO Nº 1		-	1/9/1840	-	9/10/1840	38	
CORREO MARITIMO Nº 3		-	15/10/1840	-	9/11/1840	25	

CORREO MARITIMO Nº 4	CADIZ	7/10/1840	15/11/1840	39	9/12/1840	24	GRINDA
CORREO MARITIMO Nº 2		3/11/1840	8/12/1840	35	7/1/1841	30	RABECH
CORREO MARITIMO Nº 1		3/12/1840	1/2/1841	60	19/2/1841	18	B.CARRICARTE
CORREO MARITIMO Nº 3		13/1/1841	10/2/1841	28	4/3/1841	22	de PABLO
CORREO MARITIMO Nº 4		4/2/1841	17/3/1841	41	7/4/1841	21	GRINDA
CORREO MARITIMO Nº 2		4/3/1841	7/4/1841	34	12/5/1841	35	RABECH
CORREO MARITIMO Nº 1		4/4/1841	8/5/1841	34	7/6/1841	30	B.CARRICARTE
CORREO MARITIMO Nº 3		1/5/1841	9/6/1841	39	5/7/1841	26	de PABLO
CORREO MARITIMO Nº 4	CORUÑA	-	1/7/1841	-	3/8/1841	33	
CORREO MARITIMO Nº 2		-	1/8/1841	-	1/9/1841	31	
CORREO MARITIMO Nº 1		-	1/9/1841	-	3/10/1841	32	
CORREO MARITIMO Nº 3		-	1/10/1841	-	4/11/1841	34	
CORREO MARITIMO Nº 4	CADIZ	4/10/1841	15/11/1841	42	5/12/1841	20	GRINDA
CORREO MARITIMO Nº 2		4/11/1841	6/12/1841	32	7/1/1842	32	RABECH
CORREO MARITIMO Nº 1		28/11/1841	6/1/1842	39	6/2/1842	31	B.CARRICARTE
CORREO MARITIMO Nº 4		15/1/1842	27/2/1842	43	9/3/1842	10	GRINDA
CORREO MARITIMO Nº 3		1/2/1842	7/3/1842	34	3/4/1842	27	de PABLO
CORREO MARITIMO Nº 2		3/3/1842	6/4/1842	34	2/5/1842	26	MERCEROS
CORREO MARITIMO Nº 1		1/4/1842	29/4/1842	28	3/6/1842	35	B.CARRICARTE
CORREO MARITIMO Nº 4		5/5/1842	9/6/1842	35	2/7/1842	23	GRINDA
CORREO MARITIMO Nº 3	CORUÑA	-	1/7/1842	-	4/8/1842	34	
CORREO MARITIMO Nº 2		-	1/8/1842	-	2/9/1842	32	
CORREO MARITIMO Nº 1		-	1/9/1842	-	6/10/1842	35	
CORREO MARITIMO Nº 4		-	15/10/1842	-	12/11/1842	28	de PABLO
CORREO MARITIMO Nº 3	CADIZ	7/10/1842	14/11/1842	38	11/12/1842	27	RABECH
CORREO MARITIMO Nº 2		2/11/1842	11/12/1842	39	5/1/1843	25	
CORREO MARITIMO Nº 1		4/12/1842	5/1/1843	32	2/2/1843	28	B.CARRICARTE
CORREO MARITIMO Nº 4		9/1/1843	14/2/1843	36	11/3/1843	25	GRINDA
CORREO MARITIMO Nº 3		4/2/1843	5/3/1843	29	1/4/1843	27	de PABLO
CORREO MARITIMO Nº 2		1/3/1843	29/3/1843	28	3/5/1843	35	MERCEROS
CORREO MARITIMO Nº 1		5/4/1843	6/5/1843	31	11/6/1843	36	B.CARRICARTE
CORREO MARITIMO Nº 4		7/5/1843	9/6/1843	33	24/7/1843	45	GRINDA
CORREO MARITIMO Nº 3	CORUÑA	-	1/7/1843	-	5/8/1843	35	de PABLO
CORREO MARITIMO Nº 2		-	1/8/1843	-	3/9/1843	33	
CORREO MARITIMO Nº 1		-	1/9/1843	-	2/10/1843	31	
CORREO MARITIMO Nº 4		-	15/10/1843	-	8/11/1843	24	
CORREO MARITIMO Nº 3	CADIZ	4/10/1843	17/11/1843	44	11/12/1843	24	de PABLO
CORREO MARITIMO Nº 2		1/11/1843	21/12/1843	50	10/1/1844	20	MERCEROS/CEBALLOS
CORREO MARITIMO Nº 1		1/12/1843	3/1/1844	33	4/2/1844	32	B.CARRICARTE
CORREO MARITIMO Nº 4		4/1/1844	12/2/1844	39	6/3/1844	23	GRINDA
CORREO MARITIMO Nº 3		1/2/1844	2/3/1844	30	3/4/1844	32	de PABLO/PEÑASCO
CORREO MARITIMO Nº 2		1/3/1844	4/4/1844	34	4/5/1844	30	CEBALLOS
CORREO MARITIMO Nº 1		1/4/1844	5/5/1844	34	3/6/1844	29	B.CARRICARTE

CORREO MARITIMO Nº 4		1/5/1844	10/6/1844	40	3/7/1844	23	GRINDA
CORREO MARITIMO Nº 3	CORUÑA	-	1/7/1844	-	4/8/1844	34	PEÑASCO
CORREO MARITIMO Nº 2		-	1/8/1844	-	3/9/1844	33	
CORREO MARITIMO Nº 1	VIGO/CADIZ	-	14/9/1844	-	5/10/1844	21	B.CARRICARTE
CORREO MARITIMO Nº 4		-	25/10/1844	-	5/11/1844	11	GRINDA
CORREO MARITIMO Nº 3	CADIZ	13/10/1844	24/11/1844	42	10/12/1844	16	PEÑASCO ²⁷ /de PABLO
CORREO MARITIMO Nº 2		1/11/1844	4/12/1844	33	4/1/1845	31	CEBALLOS
CORREO MARITIMO Nº 1		1/12/1844	28/12/1844	27	5/2/1845	39	B. CARRICARTE
CORREO MARITIMO Nº 4		7/1/1845	10/2/1845	34	10/3/1845	28	GRINDA
CORREO MARITIMO Nº 3		1/2/1845	4/3/1845	31	6/4/1845	33	de PABLO
CORREO MARITIMO Nº 2		3/3/1845	1/4/1845	29	5/5/1845	34	CEBALLOS
CORREO MARITIMO Nº 1		6/4/1845	8/5/1845	32	3/6/1845	26	B. CARRICARTE
CORREO MARITIMO Nº 4		1/5/1845	25/5/1845	24	2/7/1845	38	GRINDA
CORREO MARITIMO Nº 3	VIGO/CADIZ	-	23/7/1845	-	6/8/1845	14	de PABLO
CORREO MARITIMO Nº 2		-	26/8/1845	-	6/9/1845	11	CEBALLOS
CORREO MARITIMO Nº 1		-	30/9/1845	-	8/10/1845	8	B.CARRICARTE
CORREO MARITIMO Nº 4		-	19/10/1845	-	10/11/1845	22	GRINDA
CORREO MARITIMO Nº 3	CADIZ	2/10/1845	11/11/1845	40	9/12/1845	28	de PABLO
CORREO MARITIMO Nº 2		1/11/1845	21/12/1845	50	11/1/1846	21	CEBALLOS
CORREO MARITIMO Nº 1		1/12/1845	12/1/1846	42	6/2/1846	25	DALLIOT / B.CARRICARTE
CORREO MARITIMO Nº 4		6/1/1846	9/2/1846	34	9/3/1846	28	GRINDA
CORREO MARITIMO Nº 3		1/2/1846	28/2/1846	27	5/4/1846	36	de PABLO
CORREO MARITIMO Nº 2		18/3/1846	14/4/1846	27	5/5/1846	21	CEBALLOS
CORREO MARITIMO Nº 1		1/4/1846	1/5/1846	30	2/6/1846	32	B.CARRICARTE
CORREO MARITIMO Nº 4		1/5/1846	4/6/1846	34	4/7/1846	30	GRINDA
CORREO MARITIMO Nº 3	VIGO/CADIZ	1/6/1846	24/7/1846	32	3/8/1846	10	de PABLO ²⁸
CORREO MARITIMO Nº 2		1/7/1846	15/8/1846	25	1/9/1846	17	CEBALLOS ²⁹
CORREO MARITIMO Nº 1		1/8/1846	30/8/1846	29	14/10/1846	57	B.CARRICARTE
CORREO MARITIMO Nº 4		1/9/1846	20/10/1846	26	-	-	GRINDA ³⁰
PELICANO	CADIZ	-	-	-	4/11/1846	-	ROMERO
CORREO MARITIMO Nº 3	—	1/10/1846	-	-	-	-	de PABLO ³¹
CORREO MARITIMO Nº 4	CADIZ	-	-	-	22/11/1846	-	GRINDA ³²
PRECIOSA VICTORIA		-	-	-	9/12/1846	-	MORA
CORREO MARITIMO Nº 1		1/2/1846	26/12/1846	25	12/2/1847	48	B.CARRICARTE
CONCEPCION		31/10/1846	26/12/1846	56	26/1/1847	31	SAMPERE
ENRIQUE		-	-	-	9/1/1847	-	ARJONA
PELICANO		1/1/1847	31/1/1847	30	19/4/1847	78	ROMERO ³³
TETIS		-	-	-	26/2/1847	-	JARDEL
CORREO MARITIMO Nº 4		1/2/1847	9/3/1847	36	8/4/1847	30	GRINDA
CORREO MARITIMO Nº 2		-	-	-	13/3/1847	-	CEBALLOS ³⁴
CORREO MARITIMO Nº 3		1/4/1847	3/5/1847	32	8/6/1847	36	B.CARRICARTE ³⁵
PRECIOSA VICTORIA		-	-	-	5/5/1847	-	LLORET ³⁶

TABLA II
VIAJES SEGUNDA EMPRESA 1847-1851

BUQUE	Destino	HABANA	Llegada	tv	Vuelta	tp	Capitán / Observaciones ¹
CORREO MARITIMO Nº2	CADIZ	1/5/1847	9/6/1847	39	19/7/1847	40	CEBALLOS ²
FLORA					19/6/1847		GUTIERREZ ³
NUEVO ENRIQUE					11/7/1847		JIMENEZ ⁴
CORREO MARITIMO Nº4	VIGO/CADIZ		24/7/1847		8/8/1847	15	GARCIA GRINDA ^{5, 6}
PELICANO					9/9/1847		ROMERO ⁷
CORREO MARITIMO Nº3			23/9/1847		14/10/1847		CARRICARTE ^{8, 9}
PRECIOSA VICTORIA					14/10/1847	21	P.MORA ¹⁰
CORREO MARITIMO Nº4	CADIZ	6/10/1847	11/11/1847	36	10/11/1847		G.GRINDA/PEÑASCO / RDGUEZ. ¹¹
CORREO MARITIMO Nº1	CADIZ		25/11/1847		25/12/1847	44	GRINDA ¹²
CORREO MARITIMO Nº2		20/10/1847	15/12/1847	56	11/12/1847	16	RODRIGUEZ ¹³
DIANA		2/11/1847	19/12/1847	47	—		MORA ¹⁴
CORREO MARITIMO Nº3		2/12/1847	1/1/1848	30	—		DALLIOT ¹⁵
CORREO MARITIMO Nº6					11/1/1848		CARRICARTE ¹⁶
CORREO MARITIMO Nº7					12/2/1848		GARCIA GRINDA ¹⁷
PRECIOSA VICTORIA		11/1/1848	25/2/1848	45	—		P.MORA
CORREO MARITIMO Nº8					10/3/1848		DALLIOT ¹⁸
CORREO MARITIMO Nº1		10/2/1848	23/3/1848	42	11/4/1848	19	GRINDA
CORREO MARITIMO Nº4		21/2/1848	30/3/1848	38	—		CEBALLOS
CORREO MARITIMO Nº6		13/3/1848	17/4/1848	35	11/5/1848	24	CARRICARTE
CORREO MARITIMO Nº7		11/4/1848	14/5/1848	33	11/6/1848	28	GARCIA GRINDA
CORREO MARITIMO Nº9					28/5/1848		MERCEROS
CORREO MARITIMO Nº8	VIGO/CADIZ		27/6/1848		11/7/1848	14	DALLIOT
CORREO MARITIMO Nº1			27/7/1848		11/8/1848	15	GRINDA
CORREO MARITIMO Nº6			8/9/1848		18/9/1848	10	CEBALLOS
PAQUETE FLORA					10/9/1848		GUTIERREZ
PELICANO					11/10/1848		SALAS
CORREO MARITIMO Nº7			12/10/1848		21/10/1848	9	GARCIA GRINDA
CORREO MARITIMO Nº8			10/11/1848		25/11/1848	15	DALLIOT
TETIS					10/11/1848		GOYENECHÉ
CORREO MARITIMO Nº1	CADIZ	10/10/1848	23/11/1848	44	11/12/1848	18	GRINDA
CORREO MARITIMO Nº6		10/11/1848	17/12/1848	37	11/1/1849	25	CEBALLOS ¹⁹
CORREO MARITIMO Nº7		11/12/1848	8/1/1849	28	10/2/1849	33	GARCIA GRINDA
CORREO MARITIMO Nº2					11/3/1849		CARRICARTE ²⁰
CORREO MARITIMO Nº8		12/1/1849	21/12/1849	40	24/3/1849	31	DALLIOT
CORREO MARITIMO Nº1		16/2/1849	24/3/1849	36	25/4/1849	32	GRINDA
CORREO MARITIMO Nº6		6/3/1849	11/4/1849	36	11/5/1849	30	CEBALLOS
CORREO MARITIMO Nº3					13/4/1849		PABLO ²¹

CORREO MARITIMO Nº7		11/4/1849	17/5/1849	36	11/6/1849	25	GARCIA GRINDA
CORREO MARITIMO Nº2		29/4/1849	30/5/1849	31	11/7/1849	42	ABARZUZA
CORREO MARITIMO Nº8	VIGO/CADIZ		27/6/1849		11/8/1849	45	DALLIOT
CORREO MARITIMO Nº3			2/8/1849		26/8/1849	24	PABLO/D'AGUARDA ²²
CORREO MARITIMO Nº1			19/8/1849		10/9/1849	22	GRINDA
CORREO MARITIMO Nº6			29/8/1849		12/10/1849	44	CEBALLOS
CORREO MARITIMO Nº7			4/10/1849		28/11/1849	55	MERCERO/LLOVET ²³
CORREO MARITIMO Nº5					10/11/1849		JARDELL ²⁴
CORREO MARITIMO Nº4					15/12/1849		PEÑASCO ²⁵
CORREO MARITIMO Nº8	CADIZ	11/10/1849	23/11/1849	43	25/1/1850	63	DALLIOT ²⁶
CORREO MARITIMO Nº3	NASSAU/CDZ	10/9/1849	12/12/1849	36	16/3/1850	94	D'GUARDA/GARCIA GRINDA ²⁷
CORREO MARITIMO Nº1	CADIZ	10/11/1849	19/12/1849	39	11/1/1850	23	GRINDA
CORREO MARITIMO Nº6		10/12/1849	15/1/1850	36	14/2/1850	30	CONDE
CORREO MARITIMO Nº5		10/1/1850	9/2/1850	30	11/4/1850	61	JARDELL
CORREO MARITIMO Nº7		25/1/1850	3/3/1850	37	25/4/1850	53	LLOVET
CORREO MARITIMO Nº2		10/2/1850	8/3/1850	26	9/5/1850	62	CARRICARTE
CORREO MARITIMO Nº4		26/2/1850	4/4/1850	37	30/5/1850	56	PEÑASCO
CORREO MARITIMO Nº1		10/3/1850	7/4/1850	28	15/5/1850	38	GRINDA
CORREO MARITIMO Nº8		25/3/1850	30/4/1850	36	9/8/1850		DALLIOT
CORREO MARITIMO Nº6	VIGO/CADIZ		5/6/1850		—		CONDE ²⁸
CORREO MARITIMO Nº3			26/6/1850		11/7/1850	15	GRINDA
CORREO MARITIMO Nº5			1/8/1850		22/8/1850	21	JARDELL ²⁹
CORREO MARITIMO Nº7			11/8/1850		12/9/1850	32	LLOVET
CORREO MARITIMO Nº2			22/8/1850		13/9/1850	22	CARRICARTE ³⁰
CORREO MARITIMO Nº4			18/9/1850		26/9/1850	8	PEÑASCO
CORREO MARITIMO Nº1			2/10/1850		10/10/1850	8	MERCEROS
ESTREMOSA DOLORES	—				7/11/1850		31
CORREO MARITIMO Nº3	VIGO/CADIZ		14/11/1850		12/12/1850	28	GRINDA
CORREO MARITIMO Nº8			22/11/1850		21/1/1851	60	CONDE
CORREO MARITIMO Nº7	CADIZ	13/11/1850	15/12/1850	32	—		LLOVET
CORREO MARITIMO Nº5		10/11/1850	15/12/1850	35	13/4/1851		JARDELL ³²
CORREO MARITIMO Nº4		28/11/1850	3/1/1851	36	15/2/1851	43	D'GUARDA/PEÑASCO
CORREO MARITIMO Nº2		12/12/1850	8/1/1851	27	13/3/1851	64	CARRICARTE
CORREO MARITIMO Nº1		10/1/1851	21/2/1851	42	—		MERCEROS
CORREO MARITIMO Nº3		12/2/1851	21/3/1851	37	—		GARCIA GRINDA
CORREO MARITIMO Nº8		11/3/1851	8/4/1851	28	—		CONDE
CORREO MARITIMO Nº4		10/4/1851	13/5/1851	33	—		PEÑASCO
CORREO MARITIMO Nº2		27/4/1851	27/5/1851	30	—		CARRICARTE



NOTAS

- ¹ Catedrático de la Universidad de Cádiz. Departamento de Ciencias y Técnicas de la Navegación y Construcciones Navales.
Contacto: francisco.piniella@uca.es
- ² Piniella F. La Empresa Mercantil de Correos Marítimos de La Habana, Cádiz, 1996. Edita: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz. 566 pp.
- ³ *Oficio del Administrador de Correos de La Habana al Director General de Correos. La Habana, 31 de Diciembre de 1833.* Archivo General de Indias (a partir de ahora A.G.I.) Ultramar, 852.
- ⁴ *Oficio del Administrador de Correos de La Habana al Director General de Correos. La Habana, 4 de Abril de 1826.* A.G.I. Ultramar, 297.
- ⁵ *Oficio del Administrador de Correos de La Habana al Director General de Correos. La Habana, 1 de Abril de 1826.* A.G.I. Ultramar, 297.
- ⁶ CÉSPEDES del CASTILLO, G. *América Hispánica 1492 1898 – Historia de España Tomo VI* (dir. TUÑÓN DE LARA, M.) Barcelona 1983 Edita: Labor. p. 448.
- ⁷ Debido a la organización de las relaciones coloniales, Cuba y especialmente La Habana habían mantenido relaciones marítimas y comerciales muy fluidas con los puertos de Veracruz y Campeche, aunque también con Cartagena, de forma que los productos de consumo se obtenían en estos lugares libres de toda regulación de las flotas. Ello generó un movimiento paralelo de capitales al que hemos aludido. Vid.: LE RIVEREND, J. *Historia Económica de Cuba.* La Habana, 1974. Edita: Pueblo y Educación. p. 92.
- ⁸ *Ibid.* p. 451.
- ⁹ Francisco Arango y Parreño, podía considerarse como un miembro fundamental del grupo social constituido por los Hacendados de la Isla. Constituyéndose en torno a él el llamado «grupo Arango» [LE RIVEREND, J. *Op. cit.* (Historia Económica de Cuba) p. 285]. Arango junto con el Conde de la Casa Montalvo fue el encargado de promover la creación del Real Consulado de Agricultura y Comercio, institución «mixta» de que respondía a los mismos proyectos que la Sociedad Económica pero que cargaba más sus intereses en el grupo de los Hacendados agricultores, de hecho el proyecto inicial recogía la denominación exclusiva de Real Junta Protectora de Agricultura [*Ibid.* p. 264].
- ¹⁰ *Reglamento de la Empresa de Correos Marítimos. Ejemplar manuscrito: A.G.I. Ultramar, 851. Ejemplares impresos en A.G.I. Biblioteca: 1ª Edición: La Habana, 1827. Imp. Fraternal — 2ª Edición: (con los artículos adicionales de 1837) La Habana, 1838. Imp. Fraternal.*
- ¹¹ CAPITULO II del Reglamento de la Empresa de Correos Marítimos.
- ¹² *Documentos de compra y venta de esclavos relacionados con Joaquín de Arrieta en: Archivo Nacional de Cuba (a partir de ahora A.N.C.) Escribanía de A. Valerio Ramírez. Cata de los años 1840-1845: 1841 f. 471; 1843 ff. 170-183; 1844 ff. 53-54; y 1845 ff. 24-25.*
- ¹³ *Aparecen en A.N.C. en Reales Órdenes y Cédulas fundamentalmente, cartas de transacciones económicas en las que aparecen una serie de casas -incluso manzanas enteras-, molinos, y almacenes. Dentro de la cata realizada pueden consultarse en su caso los legajos y documentos referenciados en dicha sección como: 70 (74) [23.04.1824]; 115 (94) [11.12.1839]; 115 (113) [18.12.1839]; 115 (169) [30.12.1839]; 119 (29) [3.11.1840]; 126 (165) [1.03.1842].*
- ¹⁴ *Real Orden por la que se nombra a Don Joaquín de Arrieta como Depositario General de las fincas y efectos embargados por la Real Hacienda. La Habana, 1 de Julio de 1828. A.N.C. Reales Órdenes y Cédulas, 77 (62).*
- ¹⁵ *Tan sólo hemos podido localizar los planos de un buque de vapor proyectado en 1848: Presupuesto del costo de construcción de un Vapor de las dimensiones siguientes, que medirá sobre 1.000 toneladas y tendrá las máquinas de 350 Caballos de fuerzas, todo de primera clase y construido con la solidez de un Buque de Guerra. Cádiz, 13 de Enero de 1848. A.G.I. Ultramar 854. [Los planos se encuentran separados del proyecto en A.G.I. Ingenios y Muestras, 132]. Esta falta en la documentación nos lleva a «adoptar» los planos de otros buques de igual tipología y tonelaje, construido en algunos de los astilleros de la costa Este norteamericana y de fechas concordantes, cercanas al 1827. La dificultad estribaba en que si bien existen registrados por el U.S. National Museum numerosos planos de goletas de construcción norteamericana de estas décadas, no ocurre lo mismo con los bergantines redondos y los bergantines-goletas. Es por ello que entre la documentación y bibliografía consultada hemos convenido en escoger como «modelo adoptado» a un bergantín-goleta de dos palos construido en los Astilleros de Andrew Flannigan en Baltimore, cuya fecha de construcción se sitúa entre 1828-35 y que por sus características (eslora, manga, calado, tonelaje, etc.) nos permiten asemejarlo a lo que podría haber sido un buque correo de la Empresa.*
- ¹⁶ CHAPPELLE, H.I. *Op. cit. (The Search for Speed...)* p. 298.
- ¹⁷ *Diario de La Habana nº153 del 2 de Junio de 1827. p. 4. A.N.C.*
- ¹⁸ *Gaceta de Madrid, de 16 de Agosto de 1827. Biblioteca A.G.I.*
- ¹⁹ *Carta del Secretario de Estado al Capitán General de la Isla de Cuba. Madrid, 3 de Agosto de 1827. A.G.I. Ultramar, 852.*
- ²⁰ *Carta de Don Joaquín Arrieta al Capitán General de la Isla de Cuba. La Habana, 29 de Septiembre de 1827. A.G.I. Ultramar, 852. y en A.N.C. Reales Órdenes y Cédulas 75 (108) y 77 (184).*



- ²¹ *Real Orden de 20 de Enero de 1828 aprobando la derrota de los correos marítimos mercantiles de La Habana. A.N.C. Reales Órdenes y Cédulas 76 (178).*
- ²² *Real Orden de 3 de Agosto de 1827 comunicando al Administrador de Correos de Puerto Rico la constitución de la Empresa Mercantil de Correos Marítimos de La Habana. A.G.I. Ultramar, 488.*
- ²³ *Carta de Don Joaquín Arrieta a la Junta de Autoridades de la Isla de Cuba. La Habana, 20 de Septiembre de 1828. A.G.I. Ultramar, 852.*
- ²⁴ *Carta de las Autoridades del Puerto de Baracoa al Comandante del Apostadero de La Habana. Baracoa, 1820. A.N.C. Reales Órdenes y Cédulas, 59 (116).*
- ²⁵ *Real Orden de 10 de Abril de 1822 denegando la propuesta de escala en el puerto de Baracoa por parte de los Correos Marítimos de la Armada Nacional. A.N.C. Reales Órdenes y Cédulas, 67 (41).*
- ²⁶ *Parte Oficial de la Vigía. Cádiz, 2 de Mayo de 1833. B.T.G.*
- ²⁷ *Expediente originado en el Consulado de La Habana a consecuencia de la Real Orden de 18 de Noviembre de 1824 sobre el establecimiento de seis correos marítimos que han de navegar de este Puerto al de Cádiz. La Habana, 25 de Mayo de 1827. A.G.I. Ultramar, 851.*
- ²⁸ *Garay Unibaso, F. Correos Marítimos Españoles (3 Tomos) Bilbao, 1987 1991 Edita: Mensajero*



LISTING OF THE TRIPS OF THE «EMPRESA MERCANTIL DE CORREOS MARÍTIMOS DE LA HABANA»

Francisco Piniella

The «*Empresa Mercantil de Correos Marítimos de La Habana*» (Commercial Company of Maritime Mail of Havana) was the subject of this author's doctoral thesis. This current work is published by the demand, especially by collectors, of the consultation of the complete list of trips that were carried out by the company's ships. It is estimated that with these listings one can easily determine the cataloguing of the pieces that appear in auctions and in private collections.

The primary source of these investigations is also analysed: a simple, but very interesting document, which was the «*Parte de Vigía*» of the port of Cadiz, Spain. This newspaper document in the Cadiz archives provides us with important data, not only maritime but also postal.

We have structured this article in three parts: the first one about the beginning of the Company, and the reasons that gave rise to its creation; a second part about the trips, with their own vicissitudes; to end with the complete appendix (in two tables) of all the trips, differentiating, on the one hand, the period between 1827 and 1847, when it was managed from Havana, and later, the so-called «second company» with the involvement of the «*Banco de Fomento y Ultramar*», until 1851.