



LA EMPRESA ESTATAL DE LOS CORREOS MARÍTIMOS Y EL COMERCIO LIBRE (1762-1779)



Jesús Sitjà Prats
(Académico de Número)



Introducción

En muchos artículos de Historia Postal se profundiza en la descripción de los elementos postales, el lugar, la época y también el cómo, pero difícilmente se analiza el *por qué* se llega a un determinado hecho postal o el motivo que lo causó. El abanico de posibilidades que ofrece la Historia Postal, de ser integrada dentro de la Historia a secas, la puede convertir en un motivo adicional de conocimiento multidisciplinar que enriquezca ambos conceptos. En este artículo se estudiará la influencia que tuvo el deseo de establecer un comercio libre en la creación de la *Empresa Estatal de los Correos Marítimos* de la Corona de Carlos III, y sus motivaciones; así como uno de los sistemas en que se basó la Corona para controlar el pago de aranceles del comercio: *los registros de embarque*. Unos documentos que se han tratado en otros artículos, pero que aquí se les presentará con una visión más global. Para ello empecemos diciendo que el comercio es el motor que mueve la sociedad humana: sin intercambio de productos no existe progreso. El intercambio de excedentes agrícolas fue el impulsor del desarrollo de las primeras sociedades mesopotámicas. Entre las muchas alusiones referentes a la bondad del comercio, citaremos una de Pedro Rodríguez de Campomanes, que dice: «*Todas las naciones creen que la riqueza por medio del Comercio, navegación e industria es el único manantial de la publica felicidad*»¹. El deficiente comercio español con América de mediados del siglo XVIII fue visto por los personajes ilustrados de este siglo, encabezados por el rey Carlos III, como uno de los principales problemas o males de la Monarquía española. Para intentar paliar esta insuficiencia, provocada por la

pasada concesión de monopolios y privilegios a unos pocos, se fueron introduciendo medidas tendentes al comercio libre y a la liberación de los puertos para comerciar con América. En este trabajo se verá la evolución desde una situación monopolística y estancada del comercio con América, lo que provocó el atraso y el estanco de una flota comercial, hasta su liberación a finales del siglo XVIII, en lo que se ha venido a denominar como una de las más importantes reformas borbónicas. Estas y otras muchas preguntas relacionadas con el comercio pueden formularse: ¿Cuál fue el objeto de la reforma borbónica del comercio? ¿Cuál fue su desarrollo a lo largo de los doscientos setenta y cinco años que median entre el primer establecimiento de registro en la Casa de la Contratación y el Reglamento de Libre Comercio de 1778? ¿Cuál era el mecanismo de control de las mercancías intercambiadas entre los puertos de América y España? ¿Qué papel juega el correo en estos cambios ilustrados?

El principal objetivo de las reformas borbónicas era conseguir, por un lado —y ello enlaza con las ideas liberales de la Ilustración—, la mejora de la situación de sus súbditos en base al desarrollo del comercio, como potenciador de la agricultura, la ganadería y la producción artesanal, antesala de la industria. Las comunicaciones marítimas, terrestres y postales serían el motor de este comercio, y todo ello, mediante el control administrativo del país y de las colonias. Otro objetivo, y no menos importante para la Corona, era obtener un fuerte incremento en las rentas de las regalías que la Corona se había otorgado, y así compensar la ostensible disminución de la llegada de metales preciosos de América en los últimos años, como consecuencia del agotamiento de su extracción y de las constantes guerras

en que continuamente estaba implicada. El impulsor de las llamadas reformas borbónicas, Carlos III, se había formado en el ducado de Parma y Plasencia, y en los estados italianos de Nápoles y Sicilia. Al llegar a España en el año 1759 se encontró con un país con una débil economía que no podía hacer frente con plenitud a su desarrollo. Las reformas borbónicas contaron en los temas de correo y comercio con la intervención diligente de varias personalidades, como Jerónimo Grimaldi, José de Gálvez, el Conde de Floridablanca y Pedro Rodríguez de Cam-pomanes², entre otros muchos. Este último actuó como asesor de la Corona en múltiples facetas, la más importante en el desarrollo del comercio, y en la abolición del monopolio que ostentaba el puerto de Cádiz y, por ende, los entes monolíticos asentados en su ciudad, como el Consulado de Cargadores a Indias, la Casa de la Contratación; e incluso del Consejo de Indias en la Corte.

2.- Antecedentes

2.1.- La Casa de la Contratación

La reforma del comercio con América tuvo que esperar casi tres siglos desde la creación de la primera institución de comercio con América. Un periodo demasiado largo para lo que en un principio fue una buena elección: destinar un ente que coordinase todo lo referente al comercio con la Indias. Según indica Veitia Linage³, en nombre de Los Reyes Católicos, doña Juana envió una Real Cédula a Sancho de Matienzo, canónigo de la Santa Iglesia de la ciudad de Sevilla, fechada el 14 de febrero de 1503 desde Alcalá de Henares, para la establecimiento de una institución que coordinase todo el comercio para las Indias, Canarias y todas las islas que se habían descubierto y se descubriesen. La finalidad de esta institución era el fomento y control de todos los suministros de las embarcaciones que partían para los nuevos territorios, los intercambios comerciales y, sobre todo, que los bienes que llegaban de América pagasen los tributos correspondientes. Para ello, el 25 de febrero del mismo año inicia sus actividades, con un órgano de gobierno formado por tres directores, con las denominaciones de *Factor*, *Tesorero* y *Contador*⁴. La función de estos oficios estaba reglamentada en las ordenanzas, de forma que el *Factor* era el responsable de comprar y almacenar todo lo necesario para abastecer las naves con destino al Nuevo Mundo y los aprovisionamientos para los nuevos asentamientos. Un ejemplo de ello lo vemos en las imágenes 1 y 2, donde desde los primeros asentamientos de Puerto Rico se solicita al factor una asignación de dependientes de la distribución realizada de indígenas. El *Tesorero* era el que recibía todos los géneros de las Indias, incluyendo lo más preciado: el oro y la plata; por ello, de los tres oficios, éste era el más valorado. Finalmente, el

Contador o *Escribano* era el encargado de registrar todos los movimientos económicos de la Casa, aplicando el sistema de contabilidad existente, que era el de *cargo* y *data*. La Casa de la Contratación siguió el modelo portugués de la *Casa da India*, de idéntica factura⁵. Sin embargo, ambas se diferenciaron en que, mientras la portuguesa tenía una concepción de monopolio real, la establecida en Sevilla enseguida tuvo una concepción pública, limitándose la Corona a monopolizar el comercio procedente de América en Sevilla, pasando todo por la Casa de la Contratación.

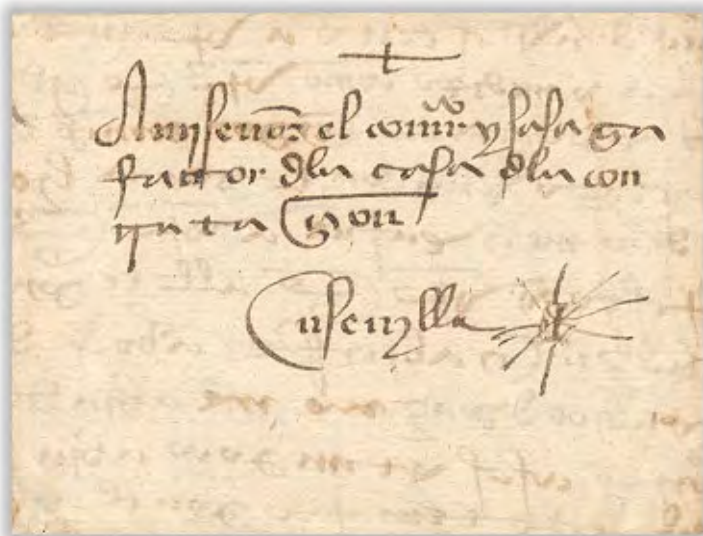


Imagen 1. 22 de octubre de 1509. Carta de Caparra (Puerto Rico) a Sevilla dirigida al factor de la Casa de la Contratación solicitando un repartimiento de indígenas.

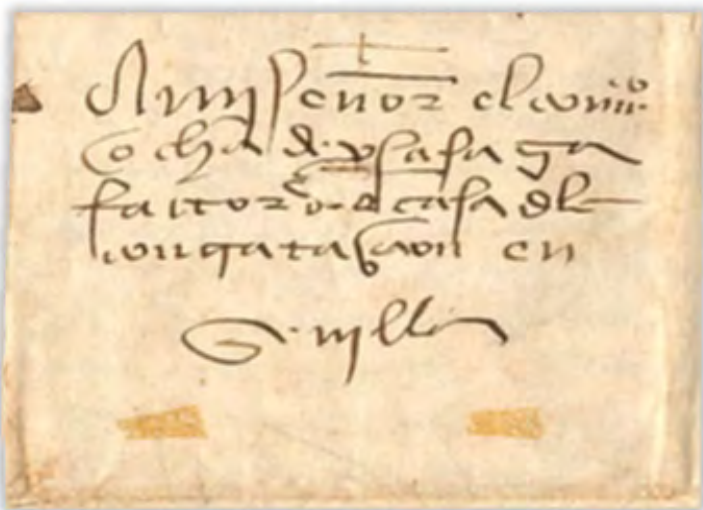


Imagen 2. 23 de junio de 1512. Carta de San Germán (P.R.) al factor de la Casa de la Contratación en Sevilla en la que Diego de Arce, jefe de asentamiento de San Germán, explica que los «indios» habían matado a Cristóbal de Sotomayor, y que la mayoría de las islas de Puerto Rico se habían levantado contra ellos.



Las Reales Atarazanas de Sevilla fueron el primer lugar elegido para su sede; sin embargo, dada la insalubridad de la zona, poco después se trasladó a los Reales Alcázares de esta misma ciudad, donde permanecerá hasta el año 1717. La elección de Sevilla como puerto de comercio con América no fue una designación improvisada. De hecho, el puerto de Sevilla ya tenía antes del descubrimiento de América un destacado comercio internacional⁶, dado que la navegabilidad del río Guadalquivir para las embarcaciones de la época era buena y, al estar en el interior, se hallaba muy bien protegida de los posibles ataques berberiscos u otomanos, que eran en el siglo XVI los únicos adversarios marítimos de los reinos hispánicos en el Mediterráneo. Además, a principios del siglo XVI Sevilla contaba con una población de 40.000 habitantes, llegando al finalizar el siglo a una cifra superior a los 130.000, una cifra mayor que la de las ciudades de Barcelona, Valencia o Toledo⁷, lo que le proporcionaba un amplio abanico de variedad gremial, necesaria para un comercio próspero. Esta situación privilegiada del puerto de Sevilla estuvo vigente mientras la navegabilidad del río Guadalquivir fue viable. Sin embargo, a principios del siglo XVIII dos factores influyeron en desplazar la Casa de la Contratación a Cádiz: por un lado, el río Guadalquivir se hizo menos navegable debido a las sedimentaciones del lecho del río, y que los barcos de la época necesitaban un mayor calado que los del siglo XVI. Por otro, el mayor número de barcos y flotas hacía que la navegación por el río desde Sanlúcar a Sevilla fuera complicada y dificultosa.

2.2.- El comercio con América de los siglos XVI al XVIII

La ruta habitual, más económica y rápida de los navíos de comercio desde Sevilla a los principales puertos del Caribe, de La Habana, Veracruz y Cartagena, era seguir las corrientes del golfo, o sea, a la ida tomar el rumbo suroeste hasta el paralelo 18, pasando por las Islas Canarias, o bien entre ellas y Madeira, y luego ir a encontrar las pequeñas Antillas. A la vuelta ir por el estrecho de las Bahamas en dirección noreste hasta el paralelo 40 y bajar ligeramente por la costa atlántica hasta Cádiz⁸. En las inmediaciones de Cádiz las embarcaciones tenían en el siglo XVI la problemática de los enfrentamientos con la flota otomana, mientras que en el Atlántico norte lo era con la inglesa, los navíos corsarios o piratas. El riesgo era importante en los viajes de regreso a Sevilla, cuando las embarcaciones venían cargadas de productos o metales preciosos. Tan grande era esta problemática, que una Real Cédula de Felipe II reglamentó que los barcos de comercio fueran en un tipo de formación denominada «en conserva», dos veces al año, y protegidos por buques de guerra de la Armada Real⁹. La Real Cédula empezaba de esta forma:

«Porque Conviene al aumento, conservación, y seguridad del comercio, y navegación de nuestras Indias. Establecemos y mandamos que cada año se hagan, y formen en la ciudad de Sevilla, y puertos de Cadiz, y Sanlucar de Barrameda, dos flotas y una Armada Real, que vayan a

las Indias: la una flota á la Nueva España: y la otra á Tierra firme, y la Armada Real, para que vaya, y buelva, haziendoles escolta, y guarda....»

El puerto de llegada a Nueva España era el de Veracruz, y de vuelta se hacía escala en La Habana, mientras que el de Tierra Firme era Cartagena de Indias y escala a la vuelta por Portobello para recoger todos los efectos procedentes del Perú. Junto con estas flotas viajaban unas pequeñas embarcaciones de menos de 60 toneladas, denominadas *navíos de aviso*, cuya misión era adelantarse a las flotas a su vuelta a España, avisando de la próxima llegada del contingente naval. Con el tiempo, y con el ánimo de una mejora de las comunicaciones, se les encargó llevar correspondencia. La Ley XXII del apartado de Armadas y Flotas de Veita Linage¹⁰ indicaba expresamente la prohibición de que los navíos extranjeros comerciasen con los puertos de Indias. Este impedimento no afectaba al puerto de Sevilla, lo que implicaba que, tanto al arribo de las flotas y galeones a este puerto, como a su salida, se efectuasen transacciones mercantiles con comerciantes del norte de Europa y estados italianos.

2.3.- La situación del comercio marítimo con América en la primera mitad del siglo XVIII

El sistema de Flotas y Galeones se mantuvo de forma casi inalterable en toda la primera mitad del siglo XVIII, y esto fue uno de los principales motivos por los que el comercio de España con América declinase de forma incuestionable. Campomames cita a Bernardo de Ulloa¹¹, cuando afirma que los navíos de comercio con América en la década de los años 1740 no pasaban de 40, mientras que los de otras naciones que hacían el llamado «comercio ilícito» eran más de 300, lo que venía a concluir que la demanda anual americana era, por lo menos, equivalente a 340 navíos con mercancías¹². Este número de embarcaciones era imposible que tuviera su base en un solo puerto, y menos en Sevilla o Cádiz, donde las condiciones de navegabilidad no eran las óptimas, y por ello concluye que, si se quiere abastecer de productos fabricados en España a las Indias, debe abrirse el comercio a otros puertos. Si bien, debido a este escaso comercio proveniente de España, los habitantes de las Indias se estaban abasteciendo desde mucho tiempo atrás de productos fabricados en los Países Bajos, Francia e Inglaterra, provocando que la producción de manufacturas españolas tuviera un claro declive. Otra razón que apunta Campomanes en sus *Reflexiones*¹³ fue la publicación de una Real Cédula por Felipe II (1557), en la que se prohibía el comercio con las Indias mediante embarcaciones menores de 300 toneladas. Esta R.C. hizo que una mayoría de navíos de la zona de Sevilla, Sanlúcar y Cádiz dejase de operar con América, lo que provocó una decadencia del comercio a finales del siglo XVI y todo el siglo XVII lo que, unido a la carestía de productos nacionales producida por los altos precios inflacionistas en España, determinó que la cantidad de navíos dedicados al comercio con las Indias pasase de un millar en la década de los años 1550 a solo una

cincuentena a mediados del siglo XVIII. Por el contrario, las potencias europeas habían acaparado el comercio de las colonias españolas en las Indias, a pesar de la prohibición de comerciar.

Las razones que impulsaron a Felipe II a decretar las reales cédulas sobre las Flotas y Galeones, y el tonelaje mínimo para los navíos destinados al comercio con América no tenían una razón de ser a finales del siglo XVII, y sobre todo el siglo XVIII, dado que entonces franceses e ingleses ya no permitían que hubiera piratas que pudieran poner en jaque el comercio con sus colonias¹⁴. Y en tiempos de guerra tampoco hacía falta *ir en conserva*, con la protección de la Armada Real, al ser las armadas de estas potencias muy superiores a la española, por lo que era mejor no entablar batalla. Otro factor que había afectado al comercio con América era la existencia de navíos corsarios o piratas otomanos establecidos en el norte de África, y aunque la batalla de Lepanto puso un freno a su expansión, el establecimiento en las costas africanas de corsarios y piratas habían inquietado a los navíos hispanos de la zona de Cádiz en los siglos XVI y XVII, pero en el siglo XVIII, estos tenían menor relevancia que las flotas inglesas o francesas.

3.- Las reformas de Carlos III en el comercio marítimo con América

3.1. El primer paso: La creación de la Empresa de Correos Marítimos

Con la llegada de Carlos III al trono español se van a poner en marcha diversas medidas encaminadas a potenciar el comercio en general, y con América en particular. El acierto del nuevo rey fue rodearse de ministros y asesores que compartieran sus ideas de modernizar el país, y como se ha comentado, uno de sus impulsores fue Campomanes, quien en 1762 escribía:

«La fuerza de una Monarquía consiste en su población y en su Comercio. Para conseguir uno y otro es necesario hacer florecer la agricultura, las artes y la navegación...»¹⁵

Un primer paso fue la creación de la *Empresa Estatal de Correos Marítimos*, paso previo para romper el mono-polio y el *estanco* –en palabras de Campomanes– del comercio en Cádiz. Por ello, el marqués de Grimaldi, en nombre del rey Carlos III, expidió en San Ildefonso, el 24 de agosto de 1764, el *Reglamento Provisional del Correo-Marítimo de España a sus Indias Occidentales*¹⁶. Este reglamento complementaba y daba cuerpo a la Real Cédula, promulgada unos días antes, sobre la creación de la *Empresa Estatal de los Correos Marítimos*¹⁷ y ambos marcan el inicio de todos los cambios que se irán produciendo a lo largo de los siguientes años en las comunicaciones marítimas con América. El Reglamento establecía la salida mensual de un barco desde La Coruña a La Habana, empezando el mes de noviembre del mismo año y que en palabras del Reglamento decía:

«En el primer día de cada mes, siendo posible, ha de salir el Paquebot del Correo del Puerto de La Coruña con los pliegos, y correspondencia para las Indias

Occidentales...».

El motivo de asignar el puerto de La Coruña como salida y recepción de los navíos, en lugar de Cádiz¹⁸, se basó en varios aspectos: el primero en su situación geográfica, pues se encontraba más protegido de los ataques de los navíos piratas moros o de los corsarios ingleses, que tenían su base en Gibraltar¹⁹; otra razón y no menos importante era romper con el monopolio del puerto de Cádiz, y la economía de avituallamientos de los buques, dado que aquel puerto, en régimen de monopolio, efectuaba todo el comercio de la Península con las Indias. La excusa esgrimida contra los detractores del puerto de La Coruña, entre ellos el Consejo de Indias, se basaba en la subsistencia de una zona deprimida, como era el Reino de Galicia, que no contaba con comercio ni gremios de artesanos, y solo con una agricultura minifundista, que empujaba a sus habitantes a la emigración. Hasta el año 1717, el puerto de Sevilla había tenido la condición de puerto único; con su traslado en esta fecha a la ciudad de Cádiz, esta última siguió gozando de este privilegio, hasta que por la Real Cédula y el Reglamento citados de 1764, el puerto de La Coruña se convierte en el segundo de España que comunicaba con el continente americano²⁰.

3.2.- Génesis de la creación de la Empresa Estatal de los Correos Marítimos²¹

Para conocer la génesis de este reglamento, hay que remontarse a mediados de julio del año 1762, cuando Pedro Rodríguez de Campomanes, como asesor de la Real Renta de Correos y Fiscal del Consejo Real, redacta un documento²², que hace llegar a los Administradores Generales (también llamados Directores Generales) de la Real Renta de Correos, Lázaro Fernández de Angulo y Antonio de la Quadra, y estos a su vez a Ricardo de Wall, Secretario de Estado. En este documento expone sus opiniones sobre la mejora de las comunicaciones de los correos, en primer lugar en la Península, donde indica que a, su criterio, el ministerio de Hacienda, al ser el responsable de la construcción de caminos y carreteras, desde que asumió esta función con la administración de los impuestos sobre la sal, debería hacerse cargo de la reparación urgente de los caminos y puertos, y abrir nuevas carreteras para mejorar las comunicaciones internas, y establecer postas en los caminos o veredas.

La parte principal del escrito hace referencia a las comunicaciones marítimas. Hasta la fecha las únicas que tenían un correo regular eran las islas Baleares y, desde hacía muy poco, un jabeque por cuenta de la Real Hacienda²³ realizaba la comunicación con las islas Canarias (Imagen 3). En estos años Inglaterra tenía implantado un correo ordinario de frecuencia semanal con sus colonias de Norteamérica y, además, había establecido líneas regulares con Alemania, Holanda, Francia, Portugal e incluso con España, lo que le permitía disponer de una información puntual en muy poco tiempo.

El enlace con las islas Canarias era visto como un primer paso para la comunicación regular con América, pues ésta



era la cuestión principal: hasta el momento solo se efectuaba la conexión a través del Comercio de Cádiz y éste había puesto en manos del Consulado todas las comunicaciones con América, mediante el establecimiento de los ocho *navíos de aviso* en el año 1720. El costo de estos navíos de aviso era sufragado por el Consulado, en base al comercio de los bienes con América, que efectuaba en régimen de monopolio. Esta situación no era la más propicia para tener un correo regular con las colonias; por un lado, el puerto

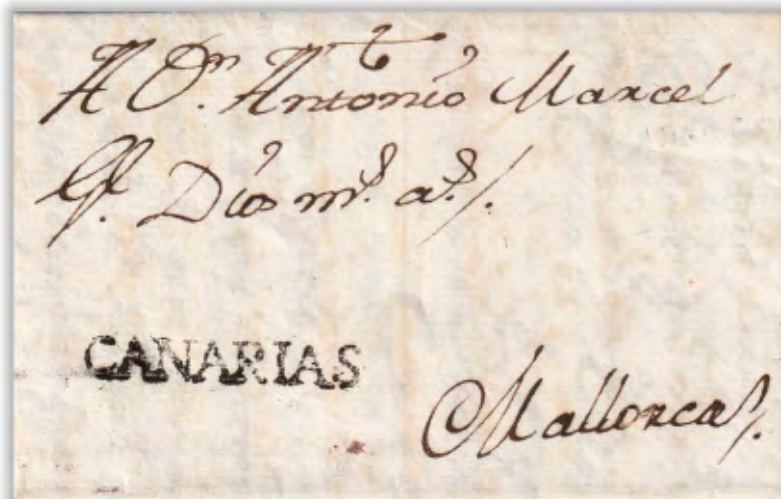


Imagen 3. 9 de enero de 1764. Santa Cruz a Palma de Mallorca. Primera carta conocida con marca de origen de las islas Canarias.

de Cádiz podía ser fácilmente bloqueado por la armada inglesa establecida en Gibraltar y en constante lucha con la española, y por otro, al depender los navíos de aviso del Consulado de Cádiz, la correspondencia estaba supeditada a los intereses del Comercio y su regularidad era escasa. Varias son las razones que aporta Campomanes a la ineficacia de los navíos de aviso, la más importante, probablemente, es que el Consulado no podía cobrar los portes de la correspondencia que transportaba, en base a la concesión que se había efectuado a Galíndez de Carvajal y que ahora había revertido a la Corona, lo que comportaba un escaso interés por su parte; y otra es la mencionada anteriormente: que los *navíos de aviso* estaban supeditados al Consulado y se utilizaban para otras funciones, entre ellas la de informar a los barcos mercantes, en su ruta de América al puerto de Cádiz, que variasen su rumbo cuando el puerto se encontraba bloqueado.

En el documento citado anteriormente, Campomanes efectúa varias propuestas para la mejora del transporte de la correspondencia entre América y la Península: la primera era regular el funcionamiento de los *navíos de aviso*, que dependían del Consulado de Cádiz y que ya estaban realizando este servicio, si bien a esta propuesta él mismo presenta varias objeciones, en el sentido de que este tipo de embarcaciones pueden ser fácilmente interceptadas, y que el puerto de Cádiz puede ser bloqueado en tiempo de

guerra. La segunda propuesta se basaba en tener a cargo de la Real Renta (o Hacienda) doce embarcaciones o *jabeques*, para el transporte del correo, y que podrían transportar opcionalmente otros bienes para sufragar los gastos ocasionados, siendo el importe de los portes de la correspondencia a beneficio integro de la Real Hacienda; la salida de estas embarcaciones debería ser de un puerto septentrional para evitar los problemas ya descritos. La tercera propuesta se basaba en obligar a todas las embarcaciones que efectuaban comercio con las Indias que, junto con las mercancías, transportasen las valijas del correo, libre de cargo entre ambas orillas, si bien propone que se realice en embarcaciones pequeñas y veloces para escapar de un posible apresamiento.

Las anteriores propuestas, junto con otra carta de los Directores Generales de la Renta en la cual expresaban a su vez lo interesante del proyecto, fueron enviadas al Secretario de Estado, Ricardo de Wall, el 19 de julio de 1762. En aquellas fechas, éste se encontraba muy ocupado en la *Guerra de los siete años*, y no se conoce respuesta alguna por su parte. Por la información que se dispone, el informe estuvo dormido durante un tiempo. Un año más tarde, Ricardo de Wall fue sustituido de su cargo por Jerónimo Grimaldi, quien a su vez recuperó el informe e impulsó el establecimiento del correo regular con las Indias.

3.3- Jerónimo Grimaldi. El Secretario de Estado de Carlos III y gran impulsor de sus reformas

Jerónimo Grimaldi es nombrado Secretario de Estado y Superintendente General de la Real Renta de Correos en el año 1763. Poco tiempo después se dicta la Real Orden de 21 de enero de 1764, por la cual el rey Carlos III ordena que se forme una Junta de Ministros con el objeto de estudiar y establecer un correo regular (metódico) entre España y las Indias Occidentales; entre los componentes de esta Junta se encontraban el marqués de Grimaldi y Pedro Rodríguez Campomanes²⁴. El 16 de febrero de 1764, la Junta emitió un informe favorable a la creación de los Correos Marítimos y poco después Campomanes recibía el encargo por parte de Grimaldi de redactar un reglamento que diese cuerpo a este nuevo correo marítimo. A Campomanes se le formularon una serie de cuestiones, relativas al establecimiento de un correo directo entre España y América, que se encuentran recogidas en otro documento²⁵ y que, en resumen, vienen a decir lo siguiente: ¿Qué tipo de embarcación era la más adecuada para llevar las valijas del correo, su tripulación, el número de navíos necesarios para efectuar un viaje redondo de forma que saliera y entrara un navío cada mes, el coste de cada embarcación y si debían construirse a cargo de la cuenta del Rey, y dónde podrían construirse o comprarse; cuál era el mejor puerto para la salida de los navíos, teniendo en

cuenta la posibilidad de guerra y también de los actos de piratería de los moros; qué puertos de América serían los más adecuados para enviar y recibir la correspondencia de vuelta a España; qué embarcaciones pequeñas o secundarias se usaban en la América central y podrían ser utilizadas para efectuar el transporte de la correspondencia entre las Islas, Tierra Firme y Nueva España; y, por último, qué frutos, en especial harina y vino, podrían llevar los navíos en su viaje como lastre, y los beneficios que reportarían sus fletes?.

Para juzgar la trascendencia que daba la Corona a este establecimiento, el Secretario de Estado Jerónimo Grimaldi se implicó personalmente en los detalles, quizás nimios, pero que demuestran el interés real en este establecimiento. Las preguntas fueron estudiadas, y contestadas por Campomanes²⁶ a Jerónimo Grimaldi en un borrador, en el cual éste último corrige y efectúa diversas puntualizaciones de su puño y letra. En dicho borrador, Campomanes señala que, a su criterio, el puerto más a propósito para el establecimiento de los paquebotes en España sería un puerto de la costa de Vizcaya, por mayor facilidad, menor costo, menores oposiciones y riesgos. Grimaldi escribe al lado del documento «*de Galicia, o qualq^{ra} de Cant^a porque se ahorran los comboy^{es} que son necesarios en And^a.*» Se hace referencia a los convoyes utilizados para protegerse de los corsarios o piratas. Si salían de la costa cantábrica, ya no sería necesaria la formación de estos. En lo referente al tipo de embarcaciones, la propuesta era utilizar bergantines o «*Pacavotes*», dado que se manejan *con muy poca más gente que las balandras* y son recomendables para la vuelta por el «*golfo de las Yeguas*» (golfo de los Mares o de México) y como tienen más de un palo, si se tiene la desgracia de que se desarbole uno de ellos, no se está a la merced de los mares como en el caso de las balandras. Grimaldi puntualiza: «*Paquebot con tres palos*» y «*Se puede dar orden para que los que se encuentren se vayan comprando*». Sobre el realizar comercio o transporte de mercancías, el documento expresa que no sería conveniente, pues en aras de una mayor prontitud y evitar demoras innecesarias, como las que se producen hoy en día en el puerto de Cádiz con el comercio, con tantas jurisdicciones y con la mala experiencia de los avisos del Consulado de Cádiz (se refiere a los navíos de aviso), ello no era conveniente; en todo caso, podían transportar víveres para la ida y vuelta. La respuesta de Grimaldi fue: «*Soy del parecer que lleven y traigan carga a flete y que haya un interventor a bordo*», «*digo lo mismo, estoy que los barcos se prevean de víveres para Ida y vuelta*». El puerto propuesto en América fue el de La Habana, como punto de conexión con todas las Indias, y de este puerto saldrían dos goletas o balandras para Campeche y Veracruz, y otras desde Xagua a Cartagena, de forma que tuvieran las misma rotación mensual; asimismo, en su derrota de España a La Habana se efectuarían escalas en Puerto Rico y Santo Domingo, para dejar y recoger las valijas de la correspondencia; el informe también apunta que no es aconsejable efectuar escala en las Islas de Barlovento, dado que allí solo se encuentra la «*Compañía Cathalana*», y que las cartas se pueden dejar en Puerto Rico. Las puntualizaciones de Grimaldi fueron

«*Estoi por la Habana*»; «*deberán salir de Veracruz a mediados de cada mes tres balandras y que a su vuelta toque en Campeche*»; «*Estoi por la Trinidad por los mejores recursos, tres balandras como p. v. + »* (por Veracruz); «*Me adhiero a que los Paquetes de España al paso por Puerto Rico dejen la correspondencia de la Ysla de Barlovento y reciban las que allí se juntan*». La comunicación con los vastos territorios de los virreinos de Nueva Granada y Perú comenzaría con la ruta conocida de la Trinidad, en Cuba, hasta Cartagena, y de este punto se proponían dos rutas: la una siguiendo el curso del río de la Magdalena hasta Santa Fe de Bogotá, para continuar hasta Quito y de allí a Paita, situada a unas 210 leguas de Lima, siendo ésta la ruta que habitualmente efectuaban las personas y mercancías que se dirigían al sur; la otra ruta era la terrestre desde Cartagena hasta Panamá, y de allí en navío hasta Paita, para continuar por la vía terrestre hasta Lima. La anotación del marqués de Grimaldi, indica: «*Desde Cartagena a Panamá correos de Tierra, desde Panamá a Paita en embarcaciones, desde Paita a Lima por tierra, 130 leguas*». Las comunicaciones con Chile se efectuarían por mar desde el puerto del Callao hasta el de Valparaíso, y cuando el tiempo lo permita (solo ocho o diez meses al año) se comunicaba con Buenos Aires a través de la cordillera, por Potosí, o bien se aprovecharían los navíos que hacían la ruta directa a esta ciudad desde España; sobre este tema, Grimaldi no hizo observación alguna.

Esta labor Campomanes la finaliza el 31 de julio del mismo año, cuando comunica a Grimaldi que el reglamento que le había encargado estaba ya concluido, si bien lo había nombrado «*Reglamento Provisional*», a la espera de que su aplicación y funcionamiento en su primera etapa proporcionara más datos para su redacción definitiva, incorporando las mejoras que se fueran observando. La medida de la bondad de este reglamento viene dada por la duración de esta «*provisionalidad*», al mantenerse vigente hasta el 26 de enero 1777, en que se publica la definitiva Real Ordenanza del Correo Marítimo.

3.4.- El rechazo de las instituciones al establecimiento de la Empresa Estatal de Correos Marítimos

El establecimiento de este nuevo correo marítimo no tuvo el beneplácito²⁷ del Consejo de Indias, los fiscales del Reino y de los estamentos políticos y mercantiles de la ciudad de Cádiz, como el Consulado de Cargadores a Indias de esta ciudad. Este último porque veía peligrar sus intereses económicos en el transporte de la correspondencia que efectuaba en régimen de monopolio mediante los navíos de aviso²⁸, en base a la renovación de las concesiones por decreto del 10 de febrero de 1715 del rey Felipe V y el asiento del 13 de mayo de 1720 al Consejo de Indias, aprobado por la Real Cédula del 31 de mayo del mismo año. El día 22 de agosto de 1764 se reúne la Junta de Fiscales a instancias del Consejo de Indias²⁹ y dictamina que la orden del 6 de agosto estaba en contradicción con lo establecido hasta la fecha, y que representaba un perjuicio económico para los poseedores de los derechos del comercio con las Indias. Al día siguiente se reúne el Consejo y con este informe de los Fiscales acuerda dar su



valoración desfavorable al nuevo establecimiento del Correo Marítimo³⁰, e informa de ello a Grimaldi y al Rey; ello no impide la publicación del Reglamento Provisional el día 24 de agosto. Unos días después, el 13 de septiembre, los fiscales se reúnen de nuevo y presentan un informe en el mismo sentido que el escrito de fecha 22 de agosto, de oposición a la Real Cédula y el Reglamento Provisional; con esta declaración de los Fiscales, el Consejo de Indias, reunido el día 15 de septiembre, acuerda expresarse de igual forma, y por ello en otra comunicación de fecha 4 de octubre manifiesta al Rey su disconformidad. A pesar de ello la Corona no iba a dar marcha atrás sobre este proyecto, y por ello, después de varias contra-argumentaciones aportadas por Grimaldi con la ayuda de Campomanes, contesta al Consejo de Indias con un escrito de fecha 31 de diciembre del mismo año, firmado por su secretario, José Ignacio de Goyeneche, expresando lo siguiente:

«Quanto el Cons^o me cons^{ta} esta substancialmente contenido en la anterior q^e puso en mis R^{as} manos, y respuesta de los Fiscales a q^e en gran parte se remitia: No bengo en alterar lo resuelto en mi r^{el} Decreto de 6 de Agos^{to} deste año y Reglam^{to} provisional de 24 del mismo mes azerca del nuevo Correo Maritimo y mensual de la Coruña a Ynd^a: Por q^e mi voluntad es restablecer a la Corona en el disfrute y pleno uso de una regalia incorporada a ella desde el año 1707 y que por descuido encuentre abandonada a mi ingreso al trono de lo que se han seguido notables perjuizios= Don Joseph Ig^{na}ci de Goyeneche».

Con este escrito del Rey al Consejo de Indias y la forzosa aprobación por parte de este organismo del nuevo establecimiento, se cerró la polémica sobre la creación de estos correos, y se inició de la ruptura del monopolio del comercio del puerto de Cádiz, paso previo para toda la liberación del comercio posterior.

Pero a pesar del obligado cumplimiento de las órdenes reales, parece que el Consulado de Cádiz siguió

maniobrando para impedir la salida del primer paquebote (*El Cortés*) desde La Coruña el 1 de noviembre de 1764³¹, según relata el administrador del correo marítimo de la Coruña, Joseph Antonio López, a los Directores Generales de la Renta en fecha 3 de noviembre, señalando que le han informado que los incidentes de la indisciplina de los cinco capitanes y sus tripulaciones, así como la negativa del capitán del *Cortés* a zarpar el día señalado, y la retirada del correo por parte del comerciante Jerónimo Hijosa, se debía a una conspiración orquestada desde Cádiz para impedir la salida de los paquebotes, y que estaba implicado el Capitán General de Galicia, el marqués de Croix, que luego sería virrey de Nueva España.

3.5.- Real Decreto de 16 de octubre de 1765³². Inicio de la liberalización del comercio con América

Si bien en el siglo XVI existía la voluntad de controlar todas las mercancías que partían y llegaban de América mediante una única institución, primero en Sevilla y luego en Cádiz, a mediados del siglo XVIII esta situación representó un freno a la actividad económica y, por supuesto, a los ingresos que se obtenían de los impuestos mediante los aranceles de las aduanas. Con la positiva experiencia obtenida de establecer el puerto de La Coruña como un nuevo puerto de comunicación postal con América, y el interés de la Corona en romper las actividades monopolísticas del puerto de Cádiz, se promulgó un nuevo decreto el 16 de octubre de 1765, seguido de una instrucción en noviembre del mismo año, en el cual se daba fin al régimen de puerto único de Cádiz, ampliando el comercio con América mediante la apertura de los puertos de Sevilla, Cádiz, Alicante, Málaga, Cartagena, Barcelona, Santander, La Coruña y Gijón en España (capítulo II), y los de La Habana, Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita y Trinidad (en el encabezamiento), en América. Básicamente se trataba de comunicar los puertos del Caribe con todos los puertos importantes de la Península.

Uno de los aspectos destacados de este R.D. fue la supresión del arancel aduanero «derecho de palmeo»³³ (capítulo III), instaurado según el Real Proyecto para Galeones y Flotas del Perú y Nueva España y para Navíos de Registro y Avisos, del 5 de abril de 1720, que gravaba de forma ostentosa a las mercancías de escaso valor, al calcular el impuesto aduanero por volumen, de forma que no diferenciaba el valor de la mercancía, sustituyéndolo por otro que gravaba los productos nacionales en un 6% y los extranjeros en un 7%. Otro aspecto que detalla el capítulo primero es la formación de registros, que debe llevar el navío, y a su retorno la *tornaguía* que declare la descarga de las mercancías en el puerto de destino.

4.- Liberalización total del comercio con América

4.1- Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias (12 de octubre de 1778)

La vuelta a España de José de Gálvez y Gallardo después de sus fructíferas gestiones políticas en Nueva

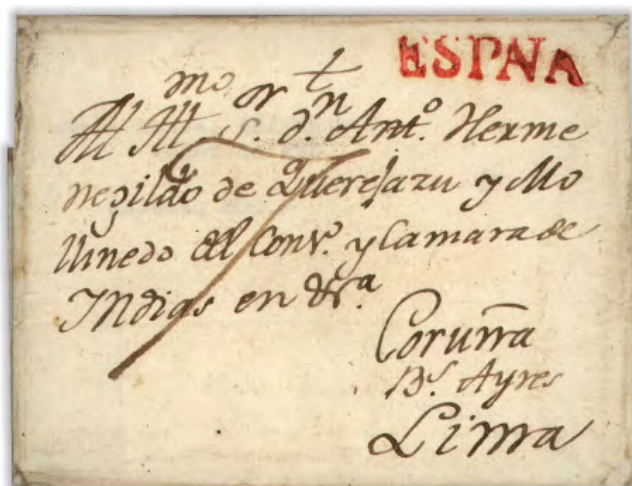


Imagen 4. Circa 1780. Sobrescrito dirigido a Lima, vía La Coruña y Buenos Aires. Pago en destino de 7 reales de plata, triple peso. Marca ESPAÑA estampada en La Coruña.

España merecieron la confianza de Carlos III, que lo nombra en 1776 Ministro de Indias, y ya en este cargo redactará el *Reglamento y Aranceles Reales para El Comercio Libre de España a Las Indias*³⁴, publicándose previamente un Real Decreto de fecha 2 de febrero de 1778 anunciando su implantación, seguido del reglamento de fecha 12 de octubre de 1778, en el cual se ampliaba el libre comercio a otros puertos de España y de las colonias españolas en América, de forma que en su artículo 4º nombra los siguientes puertos habilitados en la Península, Mallorca y Canarias: «Sevilla, Cádiz, Málaga, Almería, Cartagena, Alicante, Alfacas de Tortosa, Barcelona, Santander, Gijón, Coruña, Palma de Mallorca y Santa Cruz de Tenerife». A su vez, el artículo 5º da cuenta de los puertos de destino: «San Juan de Puerto Rico, Santo Domingo y Monte-Christi en la Isla Española, Santiago de Cuba, Trinidad, Batabano y La Habana en la Isla de Cuba, Margarita y Trinidad, Campeche en la provincia del Yucatán, el Golfo de Santo Tomás de Castilla y el Puerto de Omoa en el Reino de Guatemala; Cartagena, Santa Marta, Róp de la Hacha, Portovelo y Chagre en el de Santa Fe y Tierra Firme; (exceptuando por ahora los de Venezuela, Cumaná, Guayana y Maracaybo concedidos a la Compañía de Caracas sin privilegio exclusivo); Montevideo y Buenos Aires en el Río de la Plata; Valparaíso y la Concepción en

el Reino de Chile; y los de Arica, Callao y Guayaquil en el Reino del Perú y Costas de la Mar del Sur».

Este Reglamento supone la culminación de todo el proceso liberal iniciado en 1764 con la elección de La Coruña como segundo puerto de España y la eliminación del monopolio del puerto de Cádiz, con una oposición ahora más débil del Consulado que la manifestada en 1764. Asimismo, supondrá la desaparición de la Casa de la Contratación en el año 1791, cuando ya se encontraba vacía de contenido, al cambiar asimismo la forma de control y registro de las mercancías enviadas o procedentes del Nuevo Mundo

4.2.- Unificación de los aranceles y los registros de embarque

Un cambio significativo en este Reglamento es el tipo de impuestos a las mercancías transportadas por los navíos mercantes. En el artículo 6º se invalidan los derechos de «palmeo, toneladas, San Telmo, extranjería, visitas, reconocimientos de carenas, habilitaciones, licencias para navegar y demás gastos», y se implantan unos nuevos aranceles según una tabla anexa al Reglamento que representan el 3% en la mayoría de productos nacionales, con algunas excepciones sin tasa. Los productos extranjeros se tasan de forma regular al 7%, pero no todos los productos extranjeros podían comerciar con América; se excluía entre otros: todo tipo de licores, azúcar, camisas, lozas y productos de seda. Para las islas de Puerto Rico e islas menores había una rebaja del 50% en los aranceles. De este modo, estos quedaban en el 1,5% para productos nacionales y 4% para los extranjeros.

En la época de la Casa de la Contratación eran los empleados de esta institución los que inspeccionaban las embarcaciones para calcular todos los aranceles que debían pagar los capitanes o los dueños de las compañías. Ahora, con este Reglamento, se siguen formando los llamados *registros*, ya descritos en la Instrucción de Libre Comercio de 1765, de forma que los capitanes o sus dueños debían pasar por las oficinas de los Administradores de Aduanas de los puertos de origen para abonar los derechos arancelarios correspondientes, en función de las mercancías que transportasen (artículo 7). Estos registros debían ser entregados a la aduana del puerto de destino para cotejar la carga, con especial cuidado de no mezclar los productos nacionales con los extranjeros (artículo 8). Estos registros, también llamados *registros de embarque*³⁵, iban dentro de unos sobres o envueltas (Imágenes 6, 7 y 8), sellados y lacrados por el administrador de la aduana del puerto de origen y también por el administrador de Correos, y se entregaban al capitán del barco para que a su vez lo entregase al administrador de la aduana del puerto de destino, para comprobar que no había habido cambios en la carga. Todo ello en base a los artículos 34 y 36 del citado Reglamento. Un ejemplo de un sobre de registro de embarque lo tenemos en la imagen 6, donde se muestra un sobre de registro de embarque del paquebote *Nuestra Señora de la Merced* con salida del puerto de La Habana para dirigirse a Cádiz. Otro ejemplo de registro y su sobre



Imagen 5. Portada del Reglamento de Comercio Libre de España a Indias



Imagen 6. 1 de mayo de 1779. Sobre de registro de embarque del paquebote N^a Sra de la Merced del puerto de La Habana a Cádiz. En el frente se nombra el capitán del Bergantín, y además tiene la firma del administrador. Se trata del primer sobre de registro de embarque conocido certificado por el Correo.

nos lo muestran las imágenes 7 y 8, donde se observa que se ha utilizado papel sellado del tipo sello 1^o (sello mayor), de 32 reales de vellón de importe, todo ello de acuerdo con la ley del Sello. Al mismo tiempo, el sobre debía pasar por la Real Renta de Correos como si fuera una correspondencia normal. En resumen: un capitán de navío debía abonar a la Aduana los aranceles; a Hacienda por el sello, 32 reales; y a la Real Renta de Correos su franqueo como correspondencia. Nuestra opinión es que los sobres de registro de embarque que pasaban por la oficina de correos empezaron a utilizarse a partir del Reglamento de Comercio Libre; sin embargo la norma o ley que los validó no se dictó hasta 1784.

5.- Conclusión

La visión comercial de América que tenía la Casa de Austria, y también los primeros reyes borbónicos, era básicamente el obtener beneficios de los bienes que podían proporcionar dichas colonias, pero no un comercio biunívoco. Hay unanimidad de criterio entre pensadores e historiadores del siglo XVIII, como Bernardo de Ulloa o Pedro Rodríguez de Campomanes, con los actuales en afirmar que la institución de la Casa de la Contratación y la declaración de puerto único para todo el comercio con América fue una de las causas del declive económico de España a partir del siglo XVII. A ello se sumaron las Reales Cédulas de Felipe II referentes a Flotas y Galeones, y también la prohibición de comerciar con América a los navíos de menos de 300 toneladas. Esta suma de desastros económicos provocó la pérdida del comercio de España con América, y al mismo



Imágenes 7 y 8. Registro y el sobre de registro del bergantín Guadalete. Salida de Cádiz el 27 de junio de 1846 y llegada a Santiago de Cuba el 4 de agosto del mismo año.

tiempo el abandono de la construcción de embarcaciones, al no poder comerciar. Esta falta de comercio propició la imposibilidad de venta de las mercancías agrícolas, ganaderas y manufacturas que se producían en el Reino, en una espiral de decadencia que no podía compensar la entrada de oro y plata de las explotaciones mineras americanas. La llegada de un rey ilustrado formado en los

estados italianos cambió muchas de las antiguas estructuras, pero no era fácil: había que suprimir privilegios, monopolios, y ello representaba enfrentamientos con las élites dominantes. En el caso del comercio con América, el monopolio de puerto único³⁶ que tenía Cádiz se truncó con el establecimiento de la *Empresa Estatal de Correos Marítimos*, que comportaba la salida mensual de un paquebote desde La Coruña a la Habana, y posteriormente de otro a Buenos Aires. A lo cual se ha dedicado un amplio apartado, para comprobar la implicación personal del Secretario de Estado, Jerónimo Grimaldi, muy celoso de su estricto cumplimiento. Las instituciones contrarias al proyecto interpusieron varios pleitos, imponiéndose finalmente la voluntad real. Esta fue la rendija para que posteriormente se decretase una ampliación de los puertos autorizados para comerciar con las colonias americanas, y años más tarde la liberación total del comercio con América.

El Reglamento para el Comercio Libre publicado en 1778 establecía diversas normas de funcionamiento, aparte

de describir la mayoría de puertos de la Península e Islas que podían comerciar con América; y viceversa, para los puertos de América. Para controlar los productos que transportaban las embarcaciones se utilizaron los *registros*, unos documentos en papel sellado donde se relacionaban todas las mercancías que llevaban los navíos; de esta forma se podían calcular fácilmente los aranceles que debían pagar los capitanes de las embarcaciones o sus dueños. Además, y muy importante para la Monarquía: un aumento del comercio representaba un aumento de aranceles y también mayores ingresos para la Corona. El Reglamento de 1778 era indudablemente necesario, pero fue tardío: el retroceso económico derivado de la falta de comercio y la venta de productos nacionales al exterior, sobre todo a América, en relación con las potencias europeas de Francia, Países Bajos e Inglaterra, no pudo ser compensado con esta liberalización, dado que poco después se entró en una espiral de guerras en la cual España perdería la mayor parte de la flota que aún mantenía.



BIBLIOGRAFÍA

- ÁLVAREZ NOGAL, Carlos. Instituciones y Desarrollo económico. En VILA VILAR, Enriqueta (coord.). *Casa de la Contratación y la Carrera de Indias (1503-1790)*. Sevilla: CSIC, 2004.
- Archivo General de Indias de Sevilla, sección Indiferente, 1586.
- Archivo General de Indias de Sevilla, sección Correos, 428A, 462B, 484A.
- CHAUNU, Pierre. *Ruta de ida y vuelta de la Flota de Indias. Sevilla y América, siglos XVI y XVII*. Sevilla: Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1983
- LLOMBART ROSA, Vicent. *Campomanes, economista y Político de Carlos III*. Madrid: Alianza Editorial, 1992.
- OLIVA MELGAR, José M^a. *Cataluña y el Comercio Privilegiado con América en el siglo XVIII*. Ripollet: Diarts, S.A., 1987.
- PAREDES Julián. *Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias*. 1681 (Reproducción en facsímil. Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica, 1972).
- *Reglamento para el Comercio libre*. 1778. Sevilla: Edición de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Sevilla, CSIC, 1978.
- RODRIGUEZ DE CAMPOMANES, Pedro. *Reflexiones sobre el Comercio español a Indias*. 1762 (Edición de Vicente Llobart Rosa). Madrid: Instituto de Estudios Fiscales, 1988.
- SANCHEZ BELLA, Ismael. Las reformas en Indias del Secretario de Estado José de Gálvez (1776-1787). BARRIOS, Feliciano (coordinador). *Derecho y Administración pública en las Indias Hispánicas*. Cuenca: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, 2002.
- VALLEJO GARCÍA-HEVIA, José María. *La Monarquía y un ministro, Campomanes*. Madrid: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 1997.
- VALLEJO GARCÍA-HEVIA, José María. Los navíos de aviso y los Correos Marítimos a Indias (1492-1898). *Ius fugit* 7, Madrid: 1998.
- VEITIA LINAGE, Joseph de la. *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*. Sevilla: Impresor Juan Francisco de Blas, 1672.



NOTAS

- ¹ Pedro Rodríguez de Campomanes en *Reflexiones sobre el comercio español a Indias* p. 11. Si bien la obra no publicada de Campomanes no vio la luz hasta su descubrimiento por Vicente Llobart Rosa en 1988, lo cierto es que Campomanes extracta gran parte de su manuscrito en diversas cartas enviadas a los Directores Generales de la Real Renta de Correos y a Grimaldi entre 1762 y 1764 (AGI Correos, 462 B). No citado por Vicente Llobart.
- ² Se han realizado múltiples biografías de uno de los más importantes y notables ilustrados del reinado de Carlos III, Pedro Rodríguez de Campomanes, que fue abogado, asesor, fiscal, historiador y ministro. Entre sus muchos cargos, aquí destacaremos que en 1755 fue nombrado asesor general de la Renta de Correos y Postas del Reino y, sin renunciar a este cargo, lo compaginó entre 1760 y 1762 con el de ministro togado del Consejo de Hacienda. El 25 de junio de 1762 fue nombrado fiscal de lo civil del Consejo de Castilla, y, como veremos más adelante, era un acérrimo defensor del libre comercio y contrario a todo tipo de institución con privilegios monopolísticos. Fue una pieza clave en la reforma borbónica del libre comercio, entre otras muchas actuaciones.
- ³ VEITIA LINAGE, Joseph de la. *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*. Sevilla: Impresor Juan Francisco de Blas, 1672, capítulo 1, p. 2.
- ⁴ Existe una extensa bibliografía sobre el tema. Los consultados son: La Casa de la Contratación y la Navegación entre España y las Indias, coordinadores Antonio Acosta, Adolfo González, Enriqueta Vila, (varios artículos) Fundación Almonte. Sevilla 2003. Otro: AGI sección Patronato. Otro: Schäfer, «El Consejo Real y Supremo de las Indias. Su historia, organización y labor administrativa hasta la terminación de la casa de Austria» Sevilla 1935 y «La Casa de la Contratación de las Indias de Sevilla durante los siglos XVI y XVII». Archivo Hispalense nº 13, 1945
- ⁵ Carlos Álvarez en *Casa de Contratación y la Carrera de Indias*, p. 27.
- ⁶ Antonio Domínguez en *Sevilla a comienzos del siglo XVI*, pp. 4-5.
- ⁷ *Ibidem*, p. 9.
- ⁸ Ruta de ida y vuelta de la Flota de Indias. CHAUNU, Pierre. *Sevilla y América, siglos XVI y XVII*. Sevilla: Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1983. pp. 206-207.
- ⁹ Recopilación de las Leyes de los reinos de las Indias, Libro IX, título XXX. p. 40. La copia manejada es una reedición de 1973 por Ediciones de Cultura Hispánica. Felipe II promulgó la Real Cédula el 16 de julio de 1561, pero más adelante otras posteriores R.C. fueron completando la inicial.
- ¹⁰ Real Cédula de Carlos I de 10 de junio de 1540, complementada con otras de Felipe II de fechas 19 de junio de junio de 1558 y 27 de noviembre de 1560.
- ¹¹ Bernardo de Ulloa en *Restablecimiento de las fábricas, y comercio español*. Madrid: Antonio Marín, 1740, pp. 30-40. Visto en <https://idus.us.es/xmlui/bitstream/handle/11441/75819/A006209.pdf?sequence=1>, Consulta realizada el 30/11/2018, 18:20.
- ¹² Vid *Reflexiones*, p. 349.
- ¹³ *Ibidem* p. 342.
- ¹⁴ *Ibidem*, p. 341.
- ¹⁵ *Ibidem*, p. 3.
- ¹⁶ AGI. Correos, 484A.
- ¹⁷ Real Cédula promulgada por Carlos III. 6 de agosto de 1764.
- ¹⁸ En el año 1720 se aprueban las escrituras por las que el Consulado y Comercio de Cádiz se encarga del despacho anual de ocho navíos de aviso para las provincias de Tierra Firme y Nueva España. En estas reglas se advierte entre otras cosas que cada navío de aviso no excederá de 100 tm, ni bajar de 60; además no deben llevar mercaderías excepto frutos de la tierra y que deben ir zafos [libres y desembarazados], y con una tripulación y guarnición competente para su mejor navegación. (AGI. Indiferente 1586).
- ¹⁹ Cita textual en el informe del Conde de Campomanes. AGI. Correos, 462 B.
- ²⁰ Una excepción a este monopolio fueron la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas y la Compañía de Comercio de Barcelona, que comerciaron desde 1728 y 1755 respectivamente, en la zona de Caracas, Santo Domingo y Puerto Rico, al no querer hacerlo el Consulado de Cádiz.
- ²¹ Ver Jesús Sitjà en *Discursos Académicos nº XXVIII* Madrid: RAHF, 2012.
- ²² AGI. Correos, 462 B.
- ²³ La Real resolución de fecha 4 de junio de 1762 recogida en los Anales indicaba la creación de un oficio de correo en Santa Cruz de Tenerife a cargo de un tal Pedro Martín y que un jabeque expresamente fletado desde Cádiz haría el servicio.
- ²⁴ José M^a Vallejo García-Hevia en *Los navíos de aviso y los Correos Marítimos a Indias (1492-1898)*, Ius fugit 7, Madrid: 1998, pp 197-266.
- ²⁵ AGI. Sección Correos, 484 A.
- ²⁶ Documento de la correspondencia de Grimaldi en AGI. Sección de Correos, 428 A.
- ²⁷ AGI. Indiferente, 1586.
- ²⁸ Ver Navíos de aviso en José Manuel López Bernal. *El Correo Marítimo Colonial (1764-1824)*. *Discursos Académicos nº XXIV*. Madrid: RAHF, 2011.
- ²⁹ Los componentes de este Consejo en esta fecha eran: el marqués de San Juan de Piedras Alvas (Presidente), Estevan Joseph Abarca, Francisco Fernández Molinillo, Juan Bazquez Agüero, Felipe del Arco, el marqués de Val de Sirios, el marqués de Aluente, Pedro de León, Joseph Banfi y Marcos Ximeno.
- ³⁰ Un extracto de esta resolución del Consejo de Indias, cuyos miembros se han nombrado anteriormente, decía: «... El Consejo en inteligencia de esta Real determinación publicada en el día 8, acordó que se cumpliese lo que V.M. se ha servido mandar, y que a este fin se formasen desde luego las Reales cédulas correspondientes con arreglo a lo ordenado en el citado Real decreto las que con efecto están remitidas a la Real forma de V.M. pero habiendo advertido al propio tiempo que se publicó esta Real Resolución, que de la practica de lo que se va a establecer pueden resultar ynconvenientes de mucha consideracion que acaso no habran tenido presentes los Ministros y oficiales de Marina, a quienes ha oydo V.M. sobre este asunto y considerando la obligacion en que esta constituido por el Decreto de el señor Don Philipe quinto, augusto Padre de V.M. de fecha 10 de fevrero del año de 1715 que no esta derogado y de que el Consejo pasa copia a sus Reales manos....., se pueden seguir los graves ynconvenientes que apuntan los Fiscales en su respuesta.../

³² La copia manejada es un original guardado en el legajo 428A de la Sección de Correos en el AGI.

³³ José M^a Oliva Melgar en Cataluña y el Comercio Privilegiado con América en el siglo XVIII. Ripollet: Diarts, S.A., 1987, p. 252.

³⁴ En realidad, el autor material fue Francisco Arias de Saavedra, Oficial cuarto de la Secretaría de Estado, al cual el 20 de agosto de 1876, Gálvez le espetó lo siguiente: «*que se hallaba engolfado en uno de los negocios más arduos que habían ocurrido de mucho tiempo; y que contaba con él para que le ayudase en la ardua empresa que tenía sobre sí, porque tal reputaba en poner en libertad el comercio de América.*» No obstante, este proyecto se estaba preparando desde el año 1771 (Ismael Sánchez Bella en *Las*

reformas en Indias del Secretario de Estado José de Gálvez, pp 1537-1539).

³⁵ Se entiende por *registro de embarque* (también denominado conocimiento de embarque) un documento jurídico que certifica la relación de todas las mercancías o bienes que transporta un navío de un lugar a otro, y es el comprobante de la carga del navío, tanto para el capitán, la compañía naviera o la aduana de la Real Hacienda.

³⁶ Existía la excepción de las Reales Compañías privilegiadas, como la Guipuzcoana de Caracas (1728), de La Habana (1740) y la Compañía de Barcelona (1755). En Raquel Rico Linage. *Las Reales Compañías de Comercio con América*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano Americanos de Sevilla, 1983.



SPANISH STATE COMPANY OF MARITIME MAIL (1764) THE FIRST STEP TO FREE COMMERCE WITH AMERICA

Jesús Sitjà Prats

The commercial vision of America that the House of Austria had, and also the first Bourbon reigns, was basically to obtain benefits from the goods that these colonies could provide, but not a bidirectional trade. There is unanimity of opinion among eighteenth-century thinkers and historians such as Bernardo de Ulloa or Pedro Rodríguez de Campomanes, with the current ones, in affirming that the institution of the Casa de la Contratación and the declaration of a single port for all trade with America was one of the causes of the economic decline of Spain since the seventeenth century. To this was added the Royal Orders of Felipe II referring to Fleet and Galleons, and also the prohibition of trade with America to vessels of less than 300 tons. This sum of economic failures caused the loss of the trade of Spain with America, and at the same time the abandonment of the manufacture of boats to trade. This lack of trade led to the impossibility of selling the agricultural, livestock and manufactured goods that were produced in the Hispanic kingdoms, in a downward spiral, which could not compensate for the entry of gold and silver from American mining operations. The arrival of an enlightened king formed in the Italian states changed many of the old structures, but it was not easy—it had to cut privileges, monopolies, and this represented confrontations with the ruling elites. In the case of trade with America, Cádiz's single-port monopoly broke down with the establishment of the *Compañía Estatal de Correos Marítimos* (State Company of Maritime Mail), which involved the monthly departure of a packet from Corunna to Havana. The personal involvement of the Spanish Secretary of State, Jerónimo Grimaldi, who was very jealous of its strict compliance, contributed to this end. The existing institutions opposed to the project presented several litigations, but the royal will to establish the mail with America finally prevailed. This was the opening, so that a subsequent extension of the ports authorized to trade with the American colonies would be decreed, and years later the total liberation of the trade restrictions with America.

The Regulation for Free Trade published in 1778 established various operating rules, aside from listing the majority of ports on the Peninsula and its Islands that could trade with America; and vice versa, for the American ports. To control the products that transported the vessels, records were used, documents on sealed paper where all the goods that the ships carried were related, so the taxes that the captains of the vessels or their owners had to pay could be easily calculated. The envelopes that contained these registers are very appreciated by the collectors of Postal History, since they were franked from 1779 and until 1853 as postal documents.