



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

REAL ACADEMIA DE LA MAR

# **“LOS CORREOS MARÍTIMOS A LAS INDIAS OCCIDENTALES”**

DISCURSO LEÍDO EL DÍA 22 DE MARZO DE 2022,

EN EL ACTO DE SU RECEPCIÓN PÚBLICA, POR EL

**ILMO. SR. DON MARCELINO GONZÁLEZ FERNÁNDEZ**

Y CONTESTACIÓN DEL

**ILMO.SR. DON JOSÉ MARÍA BLANCO NÚÑEZ**

MADRID  
MMXXII



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

*Recepción del Académico de Número*

**ILMO. SR. DON MARCELINO GONZÁLEZ  
FERNÁNDEZ**



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

## ÍNDICE

I. Discurso de recepción ante la Real Academia de la Mar del Numerario Electo, Ilmo. Sr. D. Marcelino González Fernández .....1

II. Discurso de respuesta, en nombre de la Real Academia, del Ilmo. Sr. Numerario D. José María Blanco Núñez .....26



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

**DISCURSO DE RECEPCIÓN ANTE LA REAL  
ACADEMIA DE LA MAR DEL NUMERARIO ELECTO,  
ILMO. SR. D. MARCELINO GONZÁLEZ FERNÁNDEZ**



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

*Discurso pronunciado por D. Marcelino González  
Fernández el 22 de marzo de 2022 con motivo de su  
ingreso en la Real Académica de la Mar*

Con la venia Sr. Presidente.

Excelentísimas e Ilustrísimas Autoridades y Académicos.

Señoras y Señores.

Queridos amigos.

En primer lugar, quiero expresar mi más sincero agradecimiento a la Real Academia de la Mar, por haberme invitado a pronunciar este discurso de ingreso en tan Ilustre Institución, hablando de LOS CORREOS MARÍTIMOS A LAS INDIAS OCCIDENTALES.

A partir del descubrimiento y posterior colonización de América, España sintió la necesidad de establecer un buen sistema de transportes con el otro lado del Atlántico. El descubrimiento de América y los posteriores viajes al Nuevo



Mundo, dieron lugar a un nuevo comercio y a un intenso tráfico marítimo con las Indias Occidentales, que fue necesario regular desde un principio, por lo que el 20 de enero de 1503, mediante cédula de los Reyes Católicos se creó la Casa de Contratación con sede en Sevilla, “...para que la contratación, negociación de las Indias, y de Canarias, y de las otras islas que se habían descubierto y se descubriesen, á la qual se habían de traer todas las mercaderías y otras cosas que necesarias fuesen para la dicha contratación, y las que se hubiesen de llevar a las dichas islas y traer de ellas”.

A partir de entonces, todo el comercio con América (exportaciones e importaciones) quedó centralizado en dicha entidad, actuando al principio como un mero monopolio comercial, que más tarde vería ampliadas sus atribuciones y responsabilidades a la vista del gran incremento que adquirió aquel tráfico y comercio.

Se organizó la Carrera de Indias o ruta de los galeones, que permitió llevar a América exploradores, soldados, funcionarios, colonos, aventureros y misioneros, junto con



herramientas, mercancías, ganado y correo, y permitió traer a España gran cantidad de riquezas, a pesar de los naufragios, las tempestades, los piratas y otros peligros, por los que, muchas de aquellas riquezas, aunque no tantas como la gente se cree, cambiaron de manos o sencillamente se fueron al fondo del mar.

Pero también era necesario llevar y traer órdenes, mandatos, resoluciones judiciales, disposiciones, pedidos comerciales, cartas y todo tipo de burocracia, imprescindible en una sociedad en desarrollo, inmersa en un gran auge comercial y empresarial. Y se intentaba que el sistema funcionara de forma fluida y, en lo posible, rápida, a pesar de las largas distancias y los escasos medios tecnológicos de la época.

Así fue como, pasados 22 años del descubrimiento de América, por Real Cédula del 14 de mayo de 1514, el Rey Fernando el Católico, que era II de Aragón y V de Castilla, estableció el primer *"Correo Mayor de las Indias y de las Islas y Tierra-Firme del Mar Océano descubiertas y por descubrir"*. Título y cargo que fue otorgado de forma vitalicia y a perpetuidad a don Lorenzo Galíndez Carvajal, con sede en Lima, tanto para



sí como para su descendencia. Quien debía organizar la recepción y entrega de la correspondencia de las colonias.

Por otra Real Cédula dada en Toledo en octubre de 1525, el Rey Carlos I de España y V del Sacro Imperio Romano Germánico, ratificó el cargo de Correo Mayor de las Indias. También se reafirmaron sus funciones y los privilegios anteriormente concedidos, al tiempo que se ordenaba el estricto cumplimiento y respeto de sus disposiciones.

Por la misma Cédula de 1525, se organizó un sistema de correos con "avisos" a través del océano Atlántico, que eran buques rápidos, veloces, maniobreros y de reducido porte, que se encargaban de llevar y traer la correspondencia oficial. La correspondencia particular, hasta 1764 fue transportada por barcos mercantes o de la Armada que realizaban viajes trasatlánticos, y era enviada sin registro, ni pago de porteo, y sin ningún tipo de responsabilidad. Al principio, los avisos eran barcos muy pequeños, de unas 25 toneladas de arqueo, y solo podían transportar correspondencia, teniendo prohibido el transporte de pasajeros, mercaderías o cualquier otra cosa que no fuera correo.





Aunque con bastante frecuencia se saltaron esta norma a la torera, en beneficio de un "matute" particular, llamémosle contrabando para entendernos; que la historia bajo todos sus aspectos lleva mucho tiempo escribiéndose, y lo del contrabando, como otras muchas cosas, no nació precisamente ayer.

Aquellos barcos empezaron a navegar en solitario. Pero resultaba un poco peligroso, ya que, a pesar de su pequeñez, rapidez y velocidad, los avisos se podían encontrar en sus derrotas con amigos de lo ajeno, que, con barcos también muy rápidos y mejor armados, los podían asaltar. Por ello, otra Real Cédula de 1561, que establecía las "*Flotas mercantes y armadas de las Indias*", los obligó a ir en convoyes.

En 1628 se determinó que aquellos barquitos debían aumentar su porte a unas 50 o 60 toneladas de arqueo. Y más adelante necesitaron aumentar todavía más su tonelaje para hacer mejor frente a las mares duras, contar con mayor capacidad de carga y disponer de mejor armamento. Por lo que, en 1649, empezaron a ser más grandes, sin sobrepasar las 100 toneladas de arqueo. Y se discutió la conveniencia de que llevaran algo más



que correspondencia, y seguro que más de una vez llevaron algo más, pero la norma se mantuvo en que solo transportaran correo.

Los descendientes de don Lorenzo Galíndez Carvajal se domiciliaron en Lima, intentaron, sin éxito, establecer algunas líneas de correos en el virreinato del Perú, y también trataron de subcontratar en arrendamiento el servicio, pero no obtuvieron buenos resultados.

Mientras existió la figura de Correo Mayor de Indias, el sistema demostró ser lento y con grandes deficiencias - Como ejemplo se puede citar una Real Cédula, que firmada en Bruselas y enviada por correo en enero de 1656, fue recibida en Cuba en julio de 1657, un año y medio después de su envío - Esta situación, unida al aumento de población española en las colonias de ultramar, y al incremento de la burocracia necesaria para el mantenimiento del comercio y para ejercer el gobierno de aquellas tierras, inclinó con el tiempo a los gobernantes españoles a establecer líneas de correos lo más regulares posible.



A pesar de su demostrada ineficacia en muchos casos, le figura del Correo Mayor de Indias tuvo una larga vida, que se extendió desde su creación en 1514, hasta el 1769. Aunque como veremos, en 1762 nació la figura del "Superintendente General de Correos", y en 1764 empezó a funcionar un nuevo sistema.

En el período indicado hubo un total de 10 Correos Mayores de Indias, desde 1514 con el citado Lorenzo Galíndez Carvajal, que fue el primero, hasta 1769 con Fermín Francisco de Carvajal-Vargas Chaves y Sotomayor y Alarcón, que fue el décimo.

En este período, como ya quedó dicho, hubo una gran desorganización del sistema, por lo que, los Borbones, que llegaron al trono de España en los albores del siglo XVIII, iniciaron un largo proceso para abolir el privilegio del Correo Mayor y reincorporar el Correo a la Corona.

Y a comienzos de la segunda mitad del citado siglo XVIII, concretamente en 1762, siendo Rey de España Carlos III, don Jerónimo de Grimaldi (marqués de Grimaldi) fue nombrado



"Superintendente General de Correos", y se expidieron varias Reales Cédulas mediante las cuales se organizaban los correos en todo el reino. Entre ellos, en dicho año fue creado el *"Correo del Río de la Plata"*.

El 15 de octubre se reglamentaron los oficios de administradores, interventores, oficiales, carteros, mozos, guardias, postas, postillones, etc. Y poco después, Carlos III ordenó al Marqués de Grimaldi que organizara un sistema de correos ágil y fiable entre España y sus posesiones en América. Y un Real Decreto emitido por Carlos III en agosto de 1764, establecía la creación de los *"Correos Marítimos de Indias"*, despachados desde España por el puerto de La Coruña. A partir de entonces, el correo considerado no era solamente el oficial, también entraba el correo particular en todos sus aspectos.

Pero aquel Real Decreto era muy general, por lo que el día 24, el Marqués de Grimaldi firmó un reglamento que desarrollaba lo indicado en el anterior decreto. Era el *"Reglamento Provisional del Correo Marítimo de España a sus Indias Occidentales"*. Con la promulgación de este Reglamento



Provisional, se nombró como encargado del nuevo Correo a Pedro Antonio de Cossio. Dicho Reglamento Provisional, utilizado para llevar a cabo el transporte de correo oficial y particular, también fijaba las tarifas, y establecía la posibilidad del franqueo previo, que fue muy bien acogido por los comerciantes.

Mientras se realizaban estos cambios, también se llevaban a cabo negociaciones entre la Corona y el X y último Correo Mayor, don Fermín Francisco de Carvajal y Vargas, conde del Castillejo y del Puerto, quien se aferraba al puesto como una garrapata y presentaba unas condiciones y exigencias muy grandes. Hubo discusiones hasta que se llegó al entendimiento, y el 13 de octubre de 1768, se efectuó la firma de un acuerdo por el que la Corona asumía el pleno dominio de la Real Renta de Correos. De esta forma, por una Real Cédula de aquella fecha, la Corona recuperó el monopolio del Correo, e incorporó el alto cargo de Correo Mayor de las Indias, cuyo título puramente honorífico lo conservaron los descendientes del antes citado X Correo Mayor.



De esta manera, pasados 255 años de la creación del Correo Mayor de Indias, en 1769 se decidió indemnizar al citado X y último Correo Mayor efectivo. Con lo que se quedaban atrás dos siglos y medio de buena vida para algunos, y el correo cobraba nueva vida y un gran empuje.

Dentro del Reglamento Provisional se encontraba la *"Instrucción particular que S.M. manda observar al administrador del nuevo correo establecido en la ciudad de La Coruña, para dirigir y recibir la correspondencia de Indias"*. Se trataba de un compendio de instrucciones muy completas con un total de 21 artículos, que no dejaban nada al azar. Sería prolijo y pesado comentar uno a uno estos artículos, por lo que me limitaré a citar algunos detalles de los más destacables.

Dichas Instrucciones indicaban como se debía de distribuir la correspondencia a las Indias en nueve cajones, cada uno de ellos con un destino determinado, comprendiendo en total todas las islas y costas continentales del Caribe, y las tierras de América Central y del Sur. Establecía que el Administrador del nuevo Correo era el responsable de que la correspondencia se



organizase en los dichos nueve cajones de acuerdo con su destino en América. Y citaba los cajones, que podían ser para un destino determinado como: *"Para la isla de Puerto Rico", "Para la de Santo Domingo",* etc., o podían ser destinos colectivos como: *"Para la Nueva-España y su puerto de Veracruz, la capital de México y para las provincias de Guatemala".*

En otro lugar de dichas instrucciones se encargaba al citado Administrador *"... el avío de los ocho paquebotes destinados a mantener la correspondencia..."*, cinco de los cuales ya estaban *"... comprados por cuenta de SM y en viaje al puerto de La Coruña"*; incluía el precio de las raciones de los miembros de las dotaciones de los paquebotes; y añadía que en estos se debían de embarcar *"... víveres bien acondicionados y si puede ser que sean los suficientes para torna-viaje, porque en España serán más baratos que en La Habana..."*. Se pensaba en todo y no se daba puntada sin hilo...

También hacían referencia al armamento de los barcos correos, al decir: *"...Cuidará de las municiones de los dos cañones de a cuatro y doce fusiles..."*. Y no se olvidaban de su preparación



y puesta a punto: *“También será de su cargo el reponer la jarcia y el velamen, arboladura, etc....”*

El Reglamento Provisional dio origen al *“Correo de Indias”* con el establecimiento de la ruta La Coruña–La Habana, con un buque mensual de ida y otro de vuelta entre ambas localidades, que actuaban como puntos focales de recepción y distribución de la correspondencia de sus zonas. La Coruña se hacía cargo de la correspondencia de toda España, y La Habana hacía lo propio con las posesiones españolas en América y Filipinas vía Acapulco. Las salidas de la Coruña se fijaban para el día uno de cada mes. Estos barcos, además de correo podían transportar pasajeros, carga y, llegado el caso, ser utilizados como barcos de guerra.

Los barcos encargados de efectuar el servicio se denominaban paquebotes. El origen de *“paquebote”* procede de un barco que en el siglo XVII actuaba de correo entre Calais y Dover, conocido como *“packet-boat”* (barco valija). Los barcos elegidos fueron fragatas; buques rápidos, maniobreros y fiables, en un principio de 24 a 28 cañones, sobre 200 toneladas y unos 30 m de eslora.





Se crearon dos marcas postales: ESPAÑA (con mayúsculas) para toda la correspondencia originada en España; YNDIAS (con y griega y mayúsculas) para la generada en las Indias. También había otras marcas como YSLAS, que se ponía en La Habana a la correspondencia procedente de las Antillas sin marcar. Todas ellas en color rojo.

Los barcos adquiridos para ser paquebotes fueron 7 fragatas y 1 bergantín. Sus nombres por orden alfabético fueron: *Colón, Cortés, Grimaldi, Magallanes, Pizarro, Príncipe, Quirós y Rei*, que llevaron la mayor parte del peso del Correo de Indias hasta que se implantó el Correo Definitivo en 1776. En alguna ocasión también actuaron como paquebotes otros 4 barcos: *Despacho, Gallego, Patagón y Princesa*.

El nuevo servicio fue anunciado en la Gaceta de Madrid el 11 de septiembre de 1764 (que era como el Boletín Oficial del Estado de la época), y el servicio fue inaugurado por la fragata *Cortés*, que zarpó de la Coruña el 1 de noviembre de dicho año con destino a La Habana. Este correo se mantuvo con bastante regularidad, zarpando de La Coruña el día 1 de cada mes. Y el 1



de diciembre de 1776, zarpó de la Coruña el *Colón*, que puso fin al correo realizado bajo el Reglamento Provisional.

Entre noviembre de 1764 y diciembre de 1776, tiempo en que estuvo en vigor el citado Reglamento Provisional, el número de viajes realizado de La Coruña a La Habana fue de 138, según datos extraídos de la magnífica obra "*Correos Marítimos Españoles*", compuesta por tres libros escritos por el capitán de la marina mercante, Francisco Garay Unibaso. Dos de ellos, publicados en 1987, están dedicados al correo con América, complementados con un tercer libro sobre Correos a Filipinas, publicado en 1991. Es una magnífica obra, imprescindible para el que tenga interés por conocer los entresijos de aquellos correos marítimos de los siglos XVI a XIX, concretamente, de 1514 a 1884.

Este correo La Coruña- La Habana tuvo mucho éxito. Pero a la vista de las largas distancias que tenía que recorrer la correspondencia, se consultó a Pedro Cevallos, gobernador de Buenos Aires, sobre la conveniencia de establecer una línea directa La Coruña-Montevideo. Cevallos contestó que era muy conveniente, y sugería que fuera directamente a Buenos Aires.



Estudiada la situación, el Marqués de Grimaldi organizó la nueva línea que se llamó “*Carrera de Buenos Aires*”, pero a la vista de los peligros que entrañaba el viajar por el estuario del Río de la Plata, se estableció que los paquebotes fueran a Montevideo, desde donde la correspondencia, junto con los pasajeros y las mercancías, eran transbordados a Buenos Aires en pequeñas embarcaciones bajo contrato.

La nueva línea fue establecida con la firma por el Marqués de Grimaldi en diciembre de 1767, de una “*Instrucción, que deben observar los Capitanes Pilotos de los paquebotes destinados al Correo establecido cuatro veces al año desde el puerto de la Coruña al de Montevideo*”.

Este nuevo correo fue inaugurado el 15 de diciembre de 1767 con la salida del puerto de La Coruña de la fragata correo *La Princesa*, que después de cumplir la primera parte de su misión, salió de Montevideo en junio del año siguiente, para entrar en Ferrol en septiembre. Mientras tanto, otros buques correo habían iniciado idéntico viaje. Las fechas de salida de La Coruña eran hacia mediados de mes, con una cadencia de un barco cada tres



meses al principio, que más adelante pasó ser de un barco cada dos meses. El número total de viajes realizados de La Coruña a Buenos Aires de diciembre de 1767 a diciembre de 1776, mientras estuvo en vigor el *Reglamento Provisional*, fue de 49.

En Montevideo se repartía directamente la correspondencia destinada a la parte oriental de Sudamérica, y el resto se remitía a Buenos Aires, de donde era enviada para su reparto a Paraguay, Bolivia, interior de Argentina, Chile y Perú. A su vez, la correspondencia de todas estas zonas se reunía en Montevideo para su envío a La Coruña y posterior reparto en España.

De esta manera, con una carrera a La Habana y otra a Montevideo-Buenos Aires, se mantenía la comunicación con los cuatro Virreinos: Nueva España, Perú, Nueva Granada y Río de la Plata, y con las cinco Capitanías Generales: La Habana, Puerto Rico, Guatemala, Caracas y Chile.



Este Reglamento Provisional duró 13 años, que viene a demostrar lo que es sabido de muchos, que a veces en España, para que algo funcione y que funcione bien, lo mejor es hacerlo "provisional". Y es que el citado Reglamento, junto con la *"Instrucción particular que S.M. manda observar al Administrador del Nuevo Correo establecido en la ciudad de la Coruña..."*, y la *"Instrucción que deben observar los patronos pilotos de los paquebotes..."*, rigieron el Correo de Indias hasta que, en enero de 1777, visto que aquel Reglamento Provisional funcionaba bien, se promulgó un Reglamento Definitivo.

El Reglamento Definitivo, consolidado con el nombre de *"Real Ordenanza del Correo Marítimo"*, y firmado por Carlos III, compilaba las distintas disposiciones del *"Correo del Río de la Plata"* de 1762, y del *"Reglamento Provisional del Correo Marítimo de España a sus Indias Occidentales"* de 1764. Fue también obra de Grimaldi, que cumplió un gran servicio, y fue vital para el comercio y el desarrollo a todos los niveles. En el fondo, y dicho de forma rápida y abreviada, no fue más que decir que era "definitivo" lo que hasta entonces había sido "provisional". Y supuso la ordenación definitiva de los Correos Marítimos a Indias.



Se dividía en cinco apartados que entre otras disposiciones regulaban lo siguiente:

- funciones de administradores y empleados del servicio de correo marítimo;
- puertos de embarque de correspondencia;
- embarcaciones para el transporte del correo;
- privilegios y exenciones de los dependientes del servicio;
- y penas por delitos.

El número de buques correos aumentó con el tiempo, y también aumentaron los puntos focales de este correo, que fueron La Coruña y Canarias en España, y La Habana y Buenos Aires-Montevidео en América. Con el Reglamento Definitivo, el número total de barcos que salieron de La Coruña para La Habana desde 1777 hasta 1796, en que desapareció dicho reglamento, fue de 204.



Por cierto, desde 1792, la jefatura de los correos, con el rimbombante título de "Superintendente General de Correos Terrestres y Marítimos", había sido proporcionada por el rey Carlos IV al superministro "trepa" Miguel Godoy, que ya tenía un montón de cargos y títulos, y no le debía de quedar espacio para mostrar las placas de sus cargos en su casaca, ni paredes en su casa para colgar tantos títulos.

Pero aquel Correo desapareció en 1796. El 18 de agosto de dicho año, España y Francia firmaron el Tratado de mutua alianza de San Ildefonso, lo que supuso la ruptura con Inglaterra y la consiguiente guerra. Inglaterra comenzó a dominar la mar, y se abrió una época oscura para los Correos Marítimos Españoles. Desastres, como el del Combate de San Vicente del 14 de febrero de 1797 - triste efeméride de la Armada recordada en el Día de los Enamorados -, y otros que le siguieron, provocaron grandes deficiencias en el correo, y supusieron el final de los Correos Marítimos a Indias como entidad dependiente de Correos.



Al desaparecer la figura de los Correos Marítimos, sus medios y obligaciones pasaron a la Real Armada a partir de 1802. Desde diciembre de dicho año hasta agosto de 1809, salieron de diferentes puertos de España un total de 77 buques correos, la mayor parte pertenecientes a la Real Armada. Solo hacia finales de dicho período fueron barcos mercantes. Y aunque el de Coruña fue el principal puerto de salida, en algunas ocasiones también hubo otros puertos como Ferrol, Vigo, Gijón, Muros, Corcubión, etc. Y a partir de 1808 se limitaron a salir de Cádiz

Para continuar con este Correo, el 10 de septiembre de 1809 se firmó un nuevo Reglamento en Sevilla, que estuvo en vigor hasta el año 1827, de acuerdo con el cual, los servicios de correos marítimos siguieron dependiendo de la Real Armada. Fue un período difícil y convulso, con la Guerra de la Independencia contra los franceses en España al principio, y las Guerras de Independencia de las tierras del continente americano y de Filipinas contra la Metrópoli, España, después. Hasta que, en el antes citado año 1827, el inmenso imperio español quedaba reducido a algunas islas en el Caribe y en el Pacífico, y a ellas quedaban reducidos los Correos Marítimos.





En este período se realizaron unos 250 viajes, la mayor parte a cargo de barcos de la Armada, aunque hubo momentos en los que el correo fue transportado por barcos mercantes, para aliviar de las fatigas de estos viajes a las unidades de la Armada, que estaba pasando por muy malos momentos. El puerto normal de salida era el de Cádiz, aunque en algún caso lo hicieron de La Coruña, sobre todo hacia el final del período, quizás para recordar otros tiempos. Los puertos en América fueron diferentes, reduciéndose conforme avanzaban las independencias de los diversos países americanos: Puerto Cabello, Montevideo, Callao, Veracruz, Puerto Rico, Cartagena de Indias, Maracaibo, Valparaíso, Campeche, Guayana, La Habana, etc.

Según los Estados Generales de la Armada, el número de barcos que efectuaron este correo fueron más de 115. (En algunos años los citados Estados Generales no hacen referencia a los barcos correos). Dichos barcos eran rápidos, ligeros y de pequeño porte, sobre todo bergantines y goletas, aunque en algunos casos, también fueron corbetas, místicos, barcas y bergantines-goletas.



A partir de 1827, hasta 1851, los servicios de correos marítimos con los últimos vestigios de la América española, fueron responsabilidad de la que se llamó “Empresa de Correos Marítimos”, con base en La Habana. Y conviene recordar que, con la aparición del vapor a mediados del siglo XIX, se intensificó el tráfico entre España y las posesiones que por aquel entonces aún conservaba en ultramar, y con aquel tráfico se intensificó el correo, cuya tramitación se agilizó a partir de enero de 1850 con el uso del pago previo del franqueo por medio de sellos de correos, creados a partir del famoso *Seis Cuartos Negro*, puesto en circulación en España en la citada fecha, 1 de enero de 1850, con la efigie de la reina Isabel II. Un sistema que tuvo tanto éxito, que llegó a abaratar el correo, pero ésta es otra historia.

Entre 1851 y 1861, los correos marítimos a América continuaron con Cuba, Puerto Rico y Santo Domingo, al principio a cargo de barcos de la Armada, con más de 58 viajes, y más adelante entraron a realizarlos compañías particulares, con unos 74 viajes. En este sentido, y a modo de anécdota, vale la pena recordar al vapor de ruedas *Fernando el Católico*, mandado por el teniente de navío gijonés Claudio Alvargonzález Sánchez que,



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

posteriormente, fue conocido como el “Héroe de Abtao”, por su participación en el combate del mismo nombre durante la Guerra del Pacífico de 1866. El *Fernando el Católico*, estuvo dedicado al servicio postal con varios viajes redondos España-La Habana en los años 1852, 1853 y 1854. En uno de aquellos viajes, en junio de 1853, Claudio Alvargonzález salió de La Habana con el citado vapor, y navegó hasta Vigo realizando la travesía del Atlántico más rápida de aquella época, en solo 15 días y 7 horas, motivo por el que fue ascendido a capitán de fragata sin antigüedad ni sueldo, con la promesa de ser ascendido de forma efectiva en la primera vacante que se produjera, como así fue. Para que luego digan aquello de: *"No corras que es peor"*.

Finalmente, desde 1861 hasta la pérdida de las últimas tierras en el Caribe en 1898, los servicios de correos con aquellas tierras corrieron a cargo de la Compañía Transmediterránea. Y tras las independencias de las últimas tierras españolas en América y el Pacífico, los Correos Marítimos continuaron amoldados a las nuevas situaciones y a las nuevas reglamentaciones, con acuerdos bilaterales y multinacionales, que se salen de este contexto. Aunque no está de más recordar la



regularización del correo a nivel mundial, alcanzada por la Unión Postal General nacida el 9 de octubre de 1874, que en 1878 pasó a llamarse Unión Postal Universal (UPU).

Solo resta decir que los Correos Marítimos con las Indias Occidentales, las Américas, han sido muy importantes para las relaciones de todo tipo entre España y las tierras al otro lado del Atlántico, primero como colonias, y después como estados independientes, con los que siempre se han mantenido, o se han tratado de mantener, unos fuertes lazos de amistad, en muchos casos reforzados por la gran cantidad de emigrantes españoles que se iban a "hacer las Américas".

Aquellos fueron unos correos en los que España ha realizado un gran esfuerzo a lo largo de los siglos, unas veces con barcos específicamente dedicados al correo, y otras veces echando mano de barcos de guerra o barcos mercantes. Y se mantuvieron en plena actividad hasta que el avión hizo acto de presencia, y por su rapidez suplantó al barco en la tarea de traer y llevar cartas.



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

Hoy podemos decir que los correos marítimos han hecho historia y son una importante parcela del pasado de España y de sus, en otros tiempos, tierras en Ultramar, por lo que no es de extrañar que sean recordados en múltiples manifestaciones, una de las cuales es la filatelia, y en otras actividades de tipo cultural dedicadas a conmemorar aquellos correos marítimos, que han sido y siguen siendo materias de estudio para investigadores de nuestro rico y muy variado pasado histórico.

Señoras y señores, muchas gracias por la atención prestada.

He dicho.



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

**DISCURSO DE CONTESTACIÓN DE  
D. JOSÉ MARÍA BLANCO NÚÑEZ**



Es bastante difícil la tarea de contestar a un querido amigo y compañero, de la promoción de la Escuela Naval Militar anterior a la mía, con el que he coincidido muchas veces y por el cual siento verdadera admiración por ser un polígrafo competente en todas las materias que, en su incansable trabajo, abarca y, todo ello, ejerciendo, en su día, con brillantez su carrera.

El ilustrísimo Sr. D. Marcelino González Fernández, nació en 1943 en Narón, que es el “interland” ferrolano que domina el fondo de la ría por su margen derecha, y a pocos metros del monasterio benedictino de San Martín de Jubia, fundado durante el reinado de Ramiro I de León, entre el 842 y el 850 de la era cristiana. El 14 de diciembre de 1113, pasó a depender de Cluny y en 1513 fue anexado al de Lorenzana, cerca de Mondoñedo. Este monasterio conserva un ábside de tres cuerpos que es de los más puro y significativo del románico galaico y están perfectamente conservados. Quizás en sus juegos infantiles, a la sombra de tan venerables piedras, nació su amor a la historia, al arte y al mar, porque él vivía muy cerca de la orilla y quizás por el ferrocarril-



correo, que pitaba al pasar por el puente que cruza la ría desde ese monasterio hasta la antigua y feudal población de Neda, que tuvo escuadra propia, le viniese esa afición a la filatelia.

Galicia y singularmente Ferrol, es tierra de pintores, D. Marcelino debió nacer con un lápiz en la mano, los cambiantes colores de la ría, que tanto desconcertaron a Sorolla, y la mar, le fueron empujando a la acuarela, que según muchos es la mejor técnica para retratarla y además el comenzó con otra técnica, la de mezclar el dibujo a tinta china con dicha acuarela, técnica en la que se convirtió en consumado maestro.

Tras su bachillerato, ingresó en la Escuela Naval Militar, de donde salió alférez de navío, por cierto, en magna ceremonia celebrada en el Paseo de María Cristina de Montjuic, Barcelona, en 1966. Su puesto en la promoción fue el cuarto entre cincuenta y ocho, lo que indica su calidad de estudiante aventajado.

Se especializó en Armas Submarinas y se diplomó en Guerra Naval y en la Escuela de Defensa OTAN (NADEFCOL de Roma). Efectuó, también, cursos de Artillería, de Centro de Información y





REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

Combate, de Táctica, de Alta Gestión Logística, de Mandos Superiores y de Dirección y Gestión de Museos Militares (Madrid).

Entre sus destinos a flote figuran el destructor *Oquendo*, el dragaminas *Sil*, el crucero *Canarias*, la fragata *Vicente Yáñez Pinzón*, el destructor *Méndez Núñez* y el Estado Mayor de la Flota. Mandó el dragaminas *Ulla*, la corbeta *Vencedora* y la primera Escuadrilla de Medidas Contra Minas.

En tierra desempeñó los siguientes destinos: Instructor de la Oficina de Valoración y Adiestramiento de Dragaminas (OVAD), profesor de la Oficina de Valoración y Adiestramiento a Flote (OVAF); jefe de sección en el Estado Mayor de la Zona Marítima del Cantábrico, Ferrol, y en el Estado Mayor de la Armada, Madrid; Oficial de enlace ante CINCSOUTH (OTAN; Nápoles); miembro del Núcleo de Constitución del Cuartel General de la OTAN en Pozuelo, Madrid; Jefe de División de dicho Cuartel de la OTAN y, ya en destino de reserva, Subdirector del Museo Naval de Madrid.

Participó en dos proyectos internacionales: el del buque logístico con Holanda; y el de la fragata F-100 con Holanda y Alemania, y fue miembro de diversos grupos de trabajo OTAN.



Permaneció un año en los Estados Unidos como miembro de la dotación inicial del destructor “Méndez Núñez”; también estuvo destinado en La Haya, otro año, con el grupo de trabajo del buque logístico ya mencionado y en Nápoles, tres años en el cuartel OTAN de CINCSOUTH.

Está en posesión de las siguientes condecoraciones militares: cuatro cruces del Mérito Naval, otra del Mérito Militar, cruz, encomienda y placa de San Hermenegildo y la medalla de la OTAN.

Ese “no parar” internacional le ha llevado también a ser poliglota pues tiene reconocidos los idiomas inglés, italiano y portugués.

Su inquietud artística y literaria le han conducido a ser: académico de número de esta Real Academia del Mar, vicepresidente de la Real Liga Naval Española, académico correspondiente de la Academia de la Ciencias y las Artes Militares, es vocal de la Asociación de Amigos del Museo Naval y del Foro de Pensamiento Naval. Pertenece a la Asamblea Amistosa y Literaria, a la Asociación Española de Escritores Militares, a la Cofradía Europea de Vela, al Foro para el Estudio de la Historia Militar de



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

España, a la Fundación Letras del Mar, a la Hermandad de Veteranos de las Fuerzas Armadas y Guardia Civil, a la Junta Facultativa del Instituto de Historia y Cultura Naval, a la Sociedad Artística Ferrolana y a la Sociedad Filatélica de Madrid.

Y como por donde pasa, y sigue pasando, va dejando una estela de buen hacer, se lo han reconocido con las siguientes Medallas:

- De Oro de la República Argentina.
- Del Mérito Cultural de la Real Liga Naval Española.
- De la Patrulla Marítima de la Real Liga Naval Española.
- De Plata de la Federación Internacional de Asociaciones y Ligas Marítimas.
- De Oro de la Federación Internacional de Asociaciones y Ligas Marítimas.
- Del Mérito de la Real Hermandad de Veteranos de las FAS y GC.



- De Académico Honorario de la Academia Internacional de Ciencias Sociales de Palm Beach, Florida.

Nuestro ilustre beneficiario, comenzó su andadura como articulista en 1975, en la revista *Arte Galicia*, convirtiéndose en comentarista de arte. En 1992, comenzó su colaboración formal y continuada con la *Revista General de Marina*, en la que, a partir de principios de 1998, se hizo cargo de la sección mensual “*La Mar en la Filatelia*”. Y ha extendido su colaboración a otras publicaciones periódicas.

Hasta quince libros llevan, hasta el día de hoy, su copyright, y además ha participado en muchos libros colectivos.

Los barcos, su historia y su intrahistoria, han sido su inspiración fundamental; así ha publicado libros sobre el *Santísima Trinidad*, la *Numancia*, y la *Nao Santa María*, enseguida ha publicado otros tres libros que son fundamentales para los que andamos enredados en la Historia Naval: *50 Barcos Españoles*; *Otros 50 Barcos Españoles*; y *50 Barcos Españoles más*, estos tres últimos, juntamente con *La nao Victoria y su vuelta al mundo*, fueron publicados por la prestigiosa fundación Alvargonzález de Gijón que



tantos años lleva desarrollando una meritoria labor en apoyo de la investigación y la difusión de la Historia Naval. Además, ha publicado *Mártir en Trafalgar. La estela de un gran navío; Primera vuelta al mundo de un acorazado. La Numancia; Marejada. La mar en recuerdos, vivencias y otros relatos; El combate del Callao y sus protagonistas; El buque acorazado. Su historia y su presencia en la Armada* (versiones en español e inglés); *Sellos de los tres ejércitos. La Armada*; y *Doce Marineros Gallegos*.

Por si su producción individual no fuese suficiente, su firma aparece colaborando en doce obras colectivas.

Tiene publicados más de 700 artículos de temas navales, militares, históricos, de arte, filatélicos, generales y de actualidad, en diferentes publicaciones, destacando los 214 publicados hasta la fecha en la sección "*La Mar en la Filatelia*" de la *Revista General de Marina*.

Por esta faceta de escritor, le han llegado estos premios: "*Diploma Acreditativo de la Revista General de Marina*", concedido dentro de los "Premios Armada 2013", por su continuada colaboración en la citada revista; Premio "*Boca de la Ría*",



concedido en el año 2015 por la Sociedad Artística Ferrolana, por su narración "*Mascarón solitario*"; y "*Diploma de Honor del Instituto de Historia y Cultura Naval*", concedido dentro de los "Premios Virgen del Carmen 2020".

Ustedes comenzarán a pensar que, con esa dedicación a la pluma que no ha embotado su espada, estaba todo dicho, pero no, además de sus clases como profesor en diferentes escuelas de la Armada, ha pronunciado decenas de conferencias divulgando nuestra historia naval, el arte, la museística y la filatelia, de las que destacamos las que pronunció en el Castillo de la Fuerza de La Habana, en el Museo Naval de Valparaíso y en la Escuela Naval de Cartagena de Indias.

Casi toda la geografía española conoce a este conferenciante incansable y rara es la sociedad madrileña que no lo ha recibido para escucharle. Recuerdo el alarde que hizo en la Escuela de Navales de la Politécnica madrileña, cuando durante el último Congreso Marítimo, organizado por la Real Liga Naval Española, fue capaz de contar todo el viaje de Magallanes y Elcano en veinte



minutos, es decir la primera circunnavegación del Globo, aún me sigo preguntando ¿cómo pudo respirar?

Pero a un polígrafo como Dios manda, no le basta con la oratoria, la literatura, la filatelia... Marcelino es pintor, dibujante, ilustrador y en todo ello ha arrancado como autodidacta. Comenzó publicando dibujo de humor en diferentes revistas, entre ellas *Chistes y pasatiempos*, hasta que se pasó a la pintura. Expuso sus cuadros por primera vez en una muestra colectiva en Coruña en 1969, y presentó su primera exposición individual en Ferrol en 1970. Desde entonces realizó diversas exposiciones individuales y colectivas. Colabora con ilustraciones de artículos en varias revistas, y es autor de algunas portadas.

También es miembro de los jurados de varios premios de pintura, entre ellos los “*Virgen del Carmen*”, de la Armada.

Ha practicado varias técnicas: óleo, acrílica, cera, témpera, acuarela y técnicas mixtas, como dije al principio, pero, actualmente la mayor parte de su obra la realiza a la acuarela, siendo marinas y paisajes rurales, sus temas preferidos.



Sus obras figuran en entidades y colecciones nacionales y extranjeras: Alemania, Canadá, España, Estados Unidos, Francia, Grecia, Holanda, Italia, Japón, Portugal, Uruguay, etc.

Hasta le fecha celebró un total de veintidós exposiciones individuales y en una de ellas fue mi deslumbramiento por su técnica mixta. Nos encontrábamos de maniobras en Palma de Mallorca, en 1971 y, en el típico paseo Borne arriba, vimos anunciada una exposición de D. Marcelino González, ni nos dimos cuenta que era nuestro compañero, hasta que al entrar lo vimos departiendo con sus admiradores y nos deleitamos con sus acuarelas y tintas chinas. Veinte salas españolas y una de la Universidad de Jacksonville, Florida, montaron exposiciones individuales suyas. Pero, también ha participado en múltiples exposiciones colectivas y certámenes pictóricos.

Y en esta faceta ha recibido los siguientes galardones:

- "Primera Medalla en Dibujo", en el 37 Salón de Otoño de Palma, Baleares, en el año 1978.
- "Segundo Premio de Pintura" del V Certamen de Arte de Mondoñedo, Galicia, del año 1983.





REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

- "Paleta de Plata" de la Sociedad Artística Ferrolana, en el año 2017.

Como podrán comprobar, a nuestro ilustre académico solamente le falta en su Curriculum Vitae la faceta musical. Hemos investigado en San Martín de Jubia y no hemos encontrado los informes que sobre el coro conventual hizo su querido párroco D. José Cazón, no sabemos si fue brillante voz blanca, barítono o tenor, pero seguro que algo fue este polígrafo que une a sus innegables dotes de artista, una cualidad esencial: ES UN BUEN AMIGO Y UN GRAN COMPAÑERO.

Sea bien venido a esta Real Academia de la Mar, que iza a tope, en una driza de su imaginario (ahora se dice más: Virtual) mástil de honor, la señal **Bravo Zulú**, que significa **BIEN HECHO**, en honor de su ilustre académico recipiendario D. Marcelino González Fernández.