

LOS NAVÍOS DE AVISO Y LOS CORREOS MARÍTIMOS A INDIAS (1492-1898)

José María VALLEJO GARCÍA-HEVIA
Facultad de Derecho
Universidad Complutense de Madrid

SUMARIO: 1. Las diferentes etapas del Correo marítimo indiano.- 2. Los navíos de aviso o los largos años de unas comunicaciones irregulares, y de una azarosa correspondencia.- 3. Los correos marítimos o el intento de establecer un servicio postal periódico y eficiente.- 4. El Correo marítimo de Ultramar en el siglo XIX.

1. LAS DIFERENTES ETAPAS DEL CORREO MARÍTIMO INDIANO

La historia del transporte de la correspondencia, oficial y particular, entre España y las Indias puede dividirse en los siguientes periodos:

A) Primera etapa. De 1514 a 1764, la correspondencia oficial era embarcada en los llamados *navíos de aviso*, y la particular en los buques y galeones que integraban la armada y las flotas de Indias, aunque el envío se realizaba sin registro, ni pago de portes, ni responsabilidad alguna.

Se puede asegurar, sin duda, que, a partir del segundo viaje de Cristóbal Colón a las Indias Occidentales, en noviembre de 1493, existió ya correspondencia epistolar, oficial y particular, entre aquellas tierras y la Península Ibérica, teniendo en cuenta que la expedición estaba compuesta por diecisiete barcos y cerca de mil quinientos hombres, la mayor parte de los cuales fijaron su residencia en La Isabela, la primera población española en el Nuevo Mundo. En

1496, sus habitantes la abandonaron para, al mando de Bartolomé Colón, fundar, también en la isla La Española, Santo Domingo, inicialmente conocida como Nueva Isabela; después, le seguirían San Juan, en Puerto Rico, fundada por Ponce de León antes del año 1510, y La Habana y Santiago de Cuba, que fundó Diego de Velázquez en 1513. Por otra parte, ya desde su primera disposición organizadora de la administración de las Indias, la extensa *Instrucción del Rey y de la Reina, nuestros señores, para Don Cristóbal Colón*, relativa al viaje de la flota y al gobierno de la colonia, fechada en Barcelona, el 29 de mayo de 1493, Isabel y Fernando ordenaron rigurosamente que todos los expedicionarios tenían que registrar sus equipajes antes de la salida, ya que estaba prohibido llevar mercancías para rescatar arbitrariamente, puesto que el comercio con las nuevas tierras descubiertas era una prerrogativa regia. Precisamente, para resguardar las mercancías que se habrían de llevar desde España, o que hubiesen sido adquiridas en las Indias, los Reyes Católicos mandaban que se construyese una casa de aduana, que sería puesta a cargo del tesorero real, y que se establecería en Cádiz. Finalmente, la Casa de la Contratación de las Indias fue fundada en Sevilla, recibiendo sus primeras Ordenanzas el 20 de enero de 1503.

Tras recibir la relación del segundo viaje de Colón, Isabel y Fernando propusieron el establecimiento de viajes regulares mensuales entre España y las Indias, es decir, un incipiente proyecto de comunicaciones periódicas, que, sin embargo, no prosperó, a juicio de Schäfer, porque, al parecer, «su encargado especial, (*el arcediano Juan Rodríguez de*) Fonseca, era demasiado tardío y pesado para esto, y además tenía pocas ganas de facilitar, cumpliendo rápidamente los encargos de los Reyes, la labor del descubridor, para él bien antipático». Desde entonces, a excepción de los viajes individuales que emprendían los descubridores secundarios, la comunicación con el principal enclave indiano, el de la isla La Española, se conservó mediante flotas mayores; una costumbre, la de navegar a las Indias en régimen de flotas mercantes, que se perpetuó al estallar, a principios del reinado de Carlos V, la guerra contra Francia, que hizo inevitable tal sistema por la necesidad de protección que requería el tráfico mercantil frente a los corsarios franceses. El coste de dicha protección fue abonado mediante un reparto de los gastos, la llamada *avería*, que pronto recayó sobre el mismo comercio de Indias¹.

El definitivo sistema de dos flotas que navegaran anualmente hacia las Indias no fue legalmente impuesto, sin embargo, hasta el reinado de Felipe II,

¹ SCHÄFER, Ernesto, *El Consejo Real y Supremo de las Indias. (Su historia, organización y labor administrativa hasta la terminación de la Casa de Austria)*, t. I, *Historia y organización del Consejo y de la Casa de la Contratación de las Indias*, Sevilla, 1935, pp. 4-8; y t. II, *La labor*

cuando una Real Cédula de 16 de julio de 1561, recordando «el riesgo que corren las naos que van y vienen solas a las nuestras Indias, Islas y Tierra Firme del Mar Océano», prohibió que partiera de Cádiz o de Sanlúcar de Barrameda nave alguna en solitario, bajo pena de pérdida del barco y de la carga, e impuso la salida de dos flotas cada año. Su destino sería Tierra Firme y Nueva España, una en enero y otra en agosto, protegidas por navíos armados; en la isla Dominica se separarían los destinados a la Nueva España de los de Tierra Firme, yendo con unos la nao mandada por el capitán general, y con otros la que llevaba al segundo jefe de la flota, el almirante. Poco tiempo después, no obstante, por motivos náuticos y climatológicos, entre ellos, evitar el tiempo de los huracanes en el mar de las Antillas, fue modificada la cadencia de los viajes transoceánicos: una Real Cédula de 18 de octubre de 1564 mandó «mudar la dicha orden (*de 1561*) y proveer que de aquí adelante vayan dos flotas, la una á la Nueva España y la otra á la provincia de Tierra Firme por los meses de Abril y Agosto de cada un año, porque yendo las dichas flotas en el dicho tiempo, irán y vernán con más seguridad y no se seguirán las pérdidas y daños que hasta aquí se han seguido, así al salir de acá, como á la estada y vuelta de allá». De esta forma, en el mes de abril, la flota de Nueva España se dirigía al puerto de San Juan de Ulúa, cerca de Veracruz, despidiendo —desde 1591— a los barcos destinados a Puerto Rico, Santo Domingo, Santiago de Cuba y Honduras en el sitio más próximo a sus puntos de llegada; mientras que la de Tierra Firme, en agosto, se encaminaba primero a Cartagena de Indias y después a Nombre de Dios, en el istmo de Panamá (desde finales de siglo, a la recién fundada ciudad de Portobelo), separándose de ella —también desde 1591—, frente a sus puertos de destino, los navíos encaminados a Venezuela, Santa Marta, isla Margarita y Río de Hacha. El viaje de ida requería entre dos meses y medio y tres, siendo el de retorno siempre más largo: reunidas en La Habana las dos flotas, tras navegar por el peligroso Canal de las Bahamas, salían al mar abierto con dirección a las islas Azores, y, tras recalar en el cabo de San Vicente, llega-

del Consejo de Indias en la administración colonial, Sevilla, 1947, pp. 365-403. Véase, también, IBARRA Y RODRÍGUEZ, Eduardo, «Los precedentes de la Casa de Contratación de Sevilla», en *Revista de Indias (RI)*, Madrid, II, 3 (1941), pp. 85-97; CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo, *La avería en el comercio de Indias*, Sevilla, 1945; e *Id.*, «Las Indias en tiempo de los Reyes Católicos», en *Historia social y económica de España y América*, dir. por Jaime Vicens Vives, t. II, Barcelona, 1972, pp. 431-481; ZUMALACÁRREGUI, Leopoldo, «Las Ordenanzas de 1531 para la Casa de Contratación de las Indias», en *RI*, VIII, 30 (1947), pp. 749-782; CHAUNU, Huguette y Pierre, *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*, 8 tomos, París, 1955-1960; *Id.*, *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques (XVIe, XVIIe, XVIIIe siècles)*, París, 1960; e *Id.*, *Sevilla y América, siglos XVI y XVII*, Sevilla, 1983; GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio, *Andalucía y la Carrera de Indias (1492-1824)*, Barcelona, 1986; y LLAVADOR MIRA, José, *Jurisdicción marítima y la práctica jurídica en Sevilla (siglo XVI)*, Sevilla, 1993.

ban a Sanlúcar o Cádiz. Teniendo en cuenta que los navíos demoraban su estancia en América durante meses, sobre todo, para efectuar reparaciones y esperar el reagrupamiento (aunque con el transcurso de los años hubo modificaciones en los trayectos, en las fechas de salida, los puertos de destino y el tiempo empleado), un viaje de Sevilla a Nueva España y el regreso requerían, por lo menos, un año; y, al Perú, de año y medio a dos años².

Como se advierte, el establecimiento y aseguramiento de un sistema regular de comunicaciones entre Castilla y las Indias fue sentido, muy pronto, como una necesidad apremiante, tanto por razones económicas y comerciales, como militares y de gobierno. La falta de seguridad en los despachos y la arbitraria forma de remitirlos indujo a los Reyes Católicos a disponer, mediante Real Cédula de 8 de enero de 1504, que toda la correspondencia de oficio procedente de las Indias fuese entregada por los oficiales de la Casa de la Contratación al secretario Gaspar de Gricio³. Al poco tiempo, otra Real Cédula, expedida por la reina Doña Juana en Valladolid, el 14 de agosto de 1509, recordaba que ninguna autoridad estaba autorizada en las Indias para «poner embargo ni impedimento alguno á ningunas personas que quisieren escribir así al Rey, mi señor y padre, como á mí é á otras qualesquier personas, lo que quisieren y para bien tuvieren», estando permitido que tales cartas y relaciones «las puedan recibir y traer y traigan qualesquier capitanes y maestros y marineros y otras personas, á quienes fueren dadas y encomendadas, ..., so pena de la mi merced y de perdimiento de todos sus bienes (*para los que lo impidiesen*)»⁴.

Se constata, en consecuencia, la desorganización que existía en la correspondencia entre la Península y las tierras del Nuevo Mundo, deficiente e irregu-

² SCHÄFER, E., *El Consejo Real y Supremo de las Indias*, t. II, pp. 370-376; e *Id.*, «Comunicaciones marítimas y terrestres de las Indias españolas», en *Anuario de Estudios Americanos (AEA)*, Sevilla, 3 (1946), pp. 969-983; HARING, Clarence Henry, *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgo*, México, 1979; GARCÍA FUENTES, Lutgardo, *El comercio español con América, 1650-1700*, Sevilla, 1980; PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio, y BABIO WALLS, M., «El registro de embarcaciones como fuente para la Historia Naval en la Carrera de Indias», en VV.AA., *Documentación y Archivos de la Colonización Española*, Madrid, 1980, t. II, pp. 73-90; y CÉSPEDES DEL CASTILLO, G., *América Hispánica (1492-1898)*, t. VI de la *Historia de España*, dir. por Manuel Tuñón de Lara, Barcelona, 1983, pp. 31-96.

³ Sobre este secretario de los Reyes, consúltese ESCUDERO, José Antonio, *Los Secretarios de Estado y del Despacho (1474-1724)*, 4 vols., 2.^a ed., Madrid, 1976, pp. 3-40, en particular, pp. 21-22.

⁴ *Recopilación de Indias*, III, 16, leyes 3 y 4. Estas leyes, junto con otras que tratan del Correo en Indias, figuran recogidas en ALCÁZAR MOLINA, Cayetano, *Historia del Correo en América. (Notas y documentos para su estudio)*, Madrid, 1920, pp. 143-173, en concreto, pp. 147-149. También, VEITIA LINAGE, José de, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla, 1672 (ed. facsimilar, Madrid, 1981), lib. I, cap. XXXII, pp. 244-250, en especial, pp. 244-245; SCHÄFER, E., *El Consejo Real y Supremo de las Indias*, t. I, pp. 22-23; ANDRADE, A. Antonio

lar: la oficial, al menos, dependía de los oficiales de la Casa de la Contratación de las Indias, residentes en Sevilla; pero, la particular quedaba confiada a cualquiera que hiciera la travesía oceánica. En un intento de poner remedio a tal estado de cosas, mediante una Real Provisión de 14 de mayo de 1514, en nombre de la reina Juana, como regente del reino, Fernando el Católico creó el oficio de *Correo Mayor de las Indias*, que otorgó, en donación pura, perfecta e irrevocable, a su consejero de Castilla, el doctor Lorenzo Galíndez de Carvajal, en atención a sus «muchos y buenos y leales servicios que me aveys hecho y hazeys cada día, y en alguna enmienda y remuneración dellos, y entendiendo que cumple así mi servicio y al buen recaudo y negociación»⁵. En la misma Provisión de creación y otorgamiento del nuevo oficio, transmisible por herencia, se contiene una referencia implícita a los navíos de aviso que transportaban la correspondencia oficial, y también a la penosa y azarosa situación en la que se hallaba la particular, que necesariamente tenía que ser confiada a manos, muchas veces, descuidadas e irresponsables⁶. De ahí la creación del oficio de Correo Mayor de las Indias, Islas y Tierra Firme del Mar Océano (por entonces, conocida como Castilla del Oro), cuya propiedad era concedida por juro de

(selección de), «Los orígenes del Correo marítimo español a las Indias Occidentales (1500-1764)», en *Boletín de la Academia Iberoamericana y Filipina de Historia Postal (BAIFHP)*, Madrid, VII, 76 (agosto, 1960), pp. 13-20; y ORTIZ VIVAS, Ricardo, «Historia del Correo en la España de Ultramar (Capítulos I y II)», en *BAIFHP*, XXXVII, 134-135-136 (enero-octubre, 1981), pp. 76-88.

⁵ Datos biográficos de Lorenzo Galíndez Carvajal, doctor en Leyes por la Universidad de Salamanca (1503), catedrático de Prima en esa misma Universidad, oidor de la Real Chancillería de Valladolid (1499), consejero de Castilla (1502), consejero de Indias (1525), escribano mayor de sacas, puertos y aduanas, caballero de Calatrava, regidor de Plasencia y Sagunto, regidor perpetuo de Tenerife, letrado de las Cortes de Burgos (1515), Santiago-La Coruña (1520) y Valladolid (1523), además de historiador y autor de inéditas compilaciones de pragmáticas y leyes, que había nacido en Plasencia el 23 de diciembre de 1472, donde fallecería hacia 1528, en TORRES FONTES, Juan, *Estudio preliminar a la Crónica de Enrique IV del Dr. Galíndez de Carvajal*, Murcia, 1946, pp. 21 y ss.; y CARRETERO ZAMORA, Juan, *Estudio introductorio a la edición facsímil de GALÍNDEZ DE CARVAJAL, Lorenzo, Memorial o Registro Breve de los Reyes Católicos*, Segovia, 1992, pp. I-XIII.

⁶ Dice así el preámbulo de la Real Provisión de 14 de mayo de 1514: «Por quanto á causa que gracias á nuestro Señor las cosas de las Indias del mar Océano y tierra firme que agora se llama Castilla del Oro, han crecido y crece cada día, se despacha muchos correos y mensageros, y van y vienen muchas cartas y despachos, así de las dichas Indias y tierra firme para mí, y para el Rey, mi señor y padre, y para estos reynos y personas particulares dellos por los nuestros Gobernadores y Juezes, Oficiales y personas particulares dellas como por los nuestros Oficiales de la Casa de la Contratación de las Indias que residen en la ciudad de Sevilla, y como quiera que (lo que) se ha despachado y despacha por los dichos Oficiales de Sevilla ha avido y ay buen recaudo, pero porque lo que viene de las dichas Indias y tierra firme, como se encomienda á personas que no tienen cargo ni cuydado dello, ni son obligados á dar cuenta ni razón alguna, ha avido y ay muy malos recaudos en las cosas y despachos que de las dichas Indias y tierra firme

heredad, a semejanza del Correo Mayor de Sevilla, junto con los correos y mensajeros, y «las negociaciones y despachos que de acá para allá, y de allá para acá, y en las mismas Indias ó islas é tierra firme entre sí, ó para otras partes, ó en estos Reynos para una parte dellos se hizieren». Posteriormente, en el reinado de Carlos V, este título de concesión fue sobrecartado mediante Provisión de 27 de octubre de 1525, confirmando y reiterando el mandato de que, ni al beneficiario del oficio, el doctor Galíndez de Carvajal, ni a sus tenientes, se les podía poner impedimento alguno en «el despacho de los correos y mensajeros que hazen y despachan sobre negocios y despachos tocante á cosas de las Indias», al mismo tiempo que se ampliaba tal privilegio a las nuevas tierras descubiertas por Magallanes, esto es, «lo de las Islas de Maluco y otras partes de la Especería», o Indias Orientales⁷.

B) Segunda etapa. De 1764 a 1802, toda la correspondencia, oficial y particular, circuló bajo la custodia de una nueva institución, que pretendió establecer, por primera vez, un servicio postal periódico y regular entre España y América: los llamados *Correos marítimos a Indias*. El Real Decreto de establecimiento del nuevo correo marítimo fue rubricado por Carlos III el 6 de agosto de 1764, publicado el día 8, y mandado guardar y cumplir por una Real Cédula de 26 del mismo mes y año. En él, se reconocía que «la falta de correspondencia regular de estos mis dominios de España á los de mis Indias Occidentales ha ocasionado en todos tiempos retardación en el cumplimiento de mis Reales órdenes, y de las providencias de justicia tomadas por mi Consejo de las Indias». Además, las quejas y recursos interpuestos por los vasallos del otro lado del Océano llegaban igualmente con retraso y dificultad, haciendo imposible una labor de gobierno eficaz, sobre todo, en materia económica y mercantil: «El comercio de unos y otros dominios no puede tener curso constante, ni los propietarios de España saber el estado de sus mercaderías confiadas á sus comisionistas, y factores, viéndose en la precisión de pasar por la ley que éstos les imponen. El giro de letras se hace del todo impracticable en el sistema presente,

vienen á muchas personas á quien toca, han recibido y reciben mucho daño, y como es tan grande la distancia de allá acá no se puede después remediar, porque pasa mucho tiempo, y antes que se sepa es perdido el negocio, y así por remediar esto como porque toca á la negociación de las dichas Indias y tierra firme está apartada y dividida de los destos Reynos por la diferencia que ay de lo uno á lo otro, y mandado que aya sello y registro aparte de lo acá» (ALCÁZAR MOLINA, C., *Historia del Correo en América*, pp. 119-124, donde también se transcribe el contenido de la mencionada Provisión de 1514, y de la confirmatoria posterior de 27 de octubre de 1525).

⁷ ENCINAS, Diego de, *Cedulario Indiano* (1596), ed. facsimilar del Instituto de Cultura Hispánica, prólogo de Alfonso García-Gallo, Madrid, 1945, lib. I, fol. 301; y AYALA, Manuel José de, *Diccionario de Gobierno y Legislación de Indias*, ed. y estudios de Marta Milagros del Vas Mingo, t. IV, Madrid, 1989, pp. 298-309.

entre éstos y aquellos naturales, viéndose muchas veces obligados a valerse de las colonias extranjeras para suplir la falta de estas noticias y auxilios». Éstas eran las razones aducidas para crear un *Correo de mar, ordinario y metódico, entre España y las Indias*. Con una periodicidad mensual, saldría del puerto de La Coruña un *paquebote* con rumbo al de San Cristóbal de La Habana, conduciendo toda la correspondencia remitida a las Indias, y desde allí regresaría transportando la que se dirigiese a la Península, que sería desembarcada, asimismo, en La Coruña. El marqués de Grimaldi, primer secretario de Estado y del Despacho, en su condición de superintendente general de Correos y Postas de dentro y fuera del Reino, sería el encargado y principal responsable de la organización y funcionamiento de la nueva institución que entonces se creaba⁸.

El mencionado Real Decreto de 6 de agosto fue inmediatamente complementado por un denominado *Reglamento provisional del Correo Marítimo de España a sus Indias Occidentales*, aprobado por el marqués de Grimaldi el 24 de agosto de 1764, que, como veremos después, fue redactado por Campomanes, al igual que ocho *Instrucciones particulares*, elaboradas para concretar las funciones que correspondía desempeñar a cada uno de los empleados del nuevo correo indiano. Los buques elegidos como correos marítimos fueron las *fragatas*, es decir, embarcaciones de, por lo menos, tres palos con aparejo de cruz, que habían aparecido en los mares a mediados del siglo XVII, siendo empleadas, inicialmente, como *avisos* de convoyes y en la guerra de corso. Por sus condiciones marineras, eran los barcos que mejor se adaptaban a la navegación transatlántica, con unas dimensiones de 30 metros de eslora, un desplazamiento de 200 toneladas, aproximadamente, y una artillería que variaba entre los 24 y 28 cañones, instalados en una sola cubierta. Estas fragatas también eran conocidas como *paquebotes*, al tratarse de embarcaciones que transportaban correspondencia, pasajeros y carga. El término provenía del barco que, en el siglo XVII, efectuaba esta clase de servicio entre Francia e Inglaterra, entre los puertos de Calais y Dover, y que fue bautizado con la expresión *packet-boat*, literalmente, valija de correspondencia y buque, esto es, barco-correo, y que pasó a España con el vocablo castellanizado de paquebote.

⁸ Un ejemplar del Real Decreto de 6 de agosto de 1764 se halla en el Archivo Privado de Campomanes (en lo sucesivo, APC), depositado en la Fundación Universitaria Española de Madrid, 64/50. También aparece recogido en GARAY UNIBASO, Francisco, *Correos Marítimos Españoles*, vol. I, *Correos marítimos españoles a la América española (Indias Occidentales). De 1514 a 1827*; vol. II, *Correos marítimos españoles a la América española (Cuba, Puerto Rico y Santo Domingo). De 1827 a 1861. Aparición del Buque de Vapor*, Bilbao, 1987, vol. I, pp. 49-51. Es ésta una obra de finalidad eminentemente filatélica, a cuyo autor le interesan también las cuestiones de navegación e historia naval, pero que incluye, aunque muchas veces de forma desordenada, datos de interés para nuestro objeto.

En 1764, como puerto metropolitano de salida y llegada de tales paquebotes fue elegido el de La Coruña, donde se ubicó la Administración principal de los Correos Marítimos. No era nueva, sin embargo, la elección del puerto herculino como cabeza y centro de la correspondencia marítima española. Desde 1689 hasta 1815, con diversas alternativas, operó una línea de correos marítimos entre Falmouth, en el extremo suroeste de Inglaterra, y La Coruña (aunque fue sustituida por Santander, como base de operaciones, entre 1778 y 1793). Este servicio de barcos-correo, inaugurado en el reinado de Carlos II, era conocido como el de los *Spanish packets* o *Corunna boats*, que conducían desde Gran Bretaña hasta España y Portugal, y viceversa, correspondencia, pliegos oficiales, valores mercantiles, efectos bancarios, etc. A esta carga postal se le añadía la procedente de otros países del norte de Europa, cuyas valijas arribaban, vía Londres, al puerto de embarque de Falmouth⁹. Ya en el siglo XVIII, cuando se establecieron en La Coruña los correos marítimos indianos, fue su fondeadero la parte del puerto de la zona de La Palloza, y allí se instalaron el arsenal, los almacenes y la maestranza para reparar los correos, e incluso las gradas del astillero para construir algunos de ellos. Para ampliar el primitivo

⁹ Como queda dicho, en 1689, España y Gran Bretaña habían acordado que dos buques, bajo pabellón británico, navegarían quincenalmente entre Falmouth y La Coruña, transportando las respectivas correspondencias nacionales. Aparte de sus excelentes condiciones naturales, ambos puertos fueron elegidos por su privilegiada situación atlántica, que propiciaba una navegación lo más al oeste posible, lo que permitiría el necesario resguardo frente a presumibles ataques de la flota francesa. Precisamente, las guerras franco-británicas y franco-españolas, y los numerosos conflictos políticos y diplomáticos que se produjeron a lo largo del prolongado reinado de Luis XIV (1643-1715), fueron la causa de la apertura de este servicio postal hispano-británico. Antes de 1689, España y Gran Bretaña efectuaban su *comercio de cartas* casi exclusivamente a través de territorio francés, utilizando el peculiar y originario servicio de paquebotes (*packet-boats*) que había instituido la Corona británica, y que surcaba las aguas del canal de la Mancha, entre Calais y Dover, con muy notable periodicidad. A partir de 1665, sin embargo, Francia emprendió una política de entorpecimiento, trabas y litigios sobre el paso de las valijas españolas por su territorio, que comprendía a las que provenían de Bruselas y del norte de Europa, además del despacho postal de Madrid a Londres, y viceversa. El pasaje del correo hispano desde San Sebastián a París y Bruselas fue objeto, en numerosas ocasiones, de desvalijamientos, detención de sacas, etc., viéndose obligada la Corona española al empleo de correos-confidentes. Este entorpecimiento del tráfico postal intracontinental fue la causa directa de que España y Gran Bretaña decidieran implantar un nuevo servicio de intercambio postal, directo, por vía marítima: un servicio que habría de perdurar hasta principios del siglo XIX, sin otras interrupciones que las ocasionadas durante los periodos de guerra entre ambas Coronas. Véase, a este respecto, el magnífico estudio de MEJIDE PARDO, Antonio, *Correos Marítimos entre Falmouth y La Coruña (1689-1815)*, discurso leído por ... al ser recibido como miembro de número del Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses el 20 de mayo de 1966, La Coruña, 1966, 102 pp.; y, de este mismo autor, «Contribución a la historia de la industria naval de Galicia. Los arsenales de El Ferrol en el siglo XVIII», en *Actas. Congresso Internacional de História dos Descobrimentos*, Lisboa, 1961, vol. II, pp. 523-562.

arsenal de La Palloza, la Renta de Correos adquirió a sus dueños diversos terrenos contiguos.

La elección de La Coruña suponía, por lo demás, un intento de integrar el Reino de Galicia, y el norte peninsular, en el comercio colonial español, mejorando la situación de unas tierras sin industria, y con una pobre agricultura. Pero, junto a las razones económicas, también influyeron en dicha decisión criterios políticos, geográficos y estratégicos. A diferencia de Cádiz, el puerto coruñés no estaba tan expuesto a la continua presencia de flotas extranjeras, que frecuentemente transitaban por la zona del estrecho de Gibraltar. Geográficamente, estaba en mejor situación que su rival gallego, el puerto de Vigo, al hallarse más distante de Portugal; y contaba con la cercanía de otro extraordinario puerto, el de El Ferrol, en el que muchas veces se refugiaban las naves que se dirigían a La Coruña, perseguidas por el temporal o el tiempo adverso. Muchos años después, un informe del Ministerio de Marina, elaborado el 19 de mayo de 1816, recordaba que otros motivos de la preferencia de La Coruña sobre el puerto gaditano habían sido, en su momento, «la frecuencia de las epidemias en Cádiz y otros puntos de nuestra costa meridional, y lo mucho más barato de comestibles, jornales y pertrechos marítimos en toda la Galicia que en Cádiz, y la necesidad que tiene aquella provincia, y especialmente Coruña y Ferrol, en fomento que le sobra a Cádiz»¹⁰. Finalmente, hay que tener en cuenta que el proceso de liberalización del comercio con las Indias, y el principio del fin para el secular monopolio sevillano y (desde 1717) gaditano, se inició a los pocos meses del establecimiento de los correos marítimos: un Decreto y una Real Instrucción de 16 de octubre de 1765 habilitaron varios puertos españoles (además de Sevilla y Cádiz, Alicante, Cartagena, Barcelona, y los puertos cantábricos de Santander, Gijón, y también La Coruña) para mantener un *comercio libre* con las islas de Barlovento (Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita y Trinidad); posteriormente, una Real Cédula de 12 de octubre de 1778, acompañada de un Reglamento y de unos *Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias*, transformó lo que había constituido una inicial apertura del número de puertos privilegiados en una plena libertad de comercio con las Indias desde cualquier puerto¹¹.

El servicio de los Correos Marítimos a Indias fue inaugurado por la fragata *Cortés*, que partió de La Coruña el día 1 de noviembre de 1764, con destino a

¹⁰ Archivo del Museo Naval de Madrid (AMN), Sección de Manuscritos (Mss.), 434, doc. 18. También BELLOTTO, Manoel Lelo, *Correio Marítimo Hispano-Americano. A Carreira de Buenos Aires (1767-1779)*, Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Assis, 1971, pp. 93-94 y nota 122.

¹¹ Acúdase, para estas cuestiones, a RODRÍGUEZ CASADO, Vicente, «Comentarios al Decreto y Real Instrucción de 1765, regulando las relaciones comerciales de España a Indias», en *Anuario de Historia del Derecho Español (AHDE)*, Madrid, 13 (1936-1941), pp. 100-135; MUÑOZ PÉREZ,

La Habana. La importancia del hecho queda patente por el anuncio que apareció en la *Gaceta de Madrid* del 13 del mismo mes, y que hacía hincapié en que, a partir de entonces, «podrá el público de todas las partes del Reyno encaminar ... su correspondencia, pliegos de Oficio, y demás que se le ofrezca, echando las cartas en el Correo del respectivo pueblo, del mismo modo que lo hace de las otras de la correspondencia interior de España, en el supuesto de su puntual dirección, y de la de sus respuestas». La correspondencia para las Indias, procedente de cualquier punto de España, llegaba a La Coruña por correo ordinario, y era entregada, a continuación, a la Administración de los Correos Marítimos de esta ciudad, que, tras ponerle la marca *ESPAÑA* para la identificación de su origen y el cobro de los portes, se introducía, con arreglo a sus destinos, en cajas de madera precintadas, que se entregaban, poco antes de su partida, al capitán del paquebote que salía del puerto el día primero del mes siguiente, en dirección a La Habana, con escala previa en las islas de Puerto Rico y Santo Domingo. Del mismo modo, toda la correspondencia procedente de Indias debía tener impresa la marca *INDIAS* en origen, en tinta roja o negra, y, sólo en caso de que viniera sin ella, le era puesta a su llegada a La Coruña, como también se ponía en La Habana la de *ESPAÑA* a la que se remitía allá sin ella, a fin de que, en ambos casos, fuesen cobrados en destino los portes debidos¹².

En principio, el Reglamento provisional de 24 de agosto de 1764 instituyó un único servicio postal, denominado la *Carrera de La Habana*. El primer día

José, «La publicación del Reglamento de Comercio Libre de Indias de 1778», en *AEA*, Sevilla, 4 (1947), pp. 615-664; e *Id.*, «La idea de América en Campomanes», en *AEA*, 10 (1953), pp. 209-264; BITAR LETAYF, Marcelo, *Economistas españoles del siglo XVIII. Sus ideas sobre la libertad del comercio con Indias*, Madrid, 1968; BRAVO LIRA, Bernardino, «Notas sobre el Reglamento de comercio libre de 1778 y el régimen jurídico del comercio indiano», en *Actas y Estudios del III Congreso del Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano*, Madrid, 1973, pp. 1013-1044; GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A., *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*, 2 vols., Sevilla, 1976; WALKER, Geoffrey J., *Política española y comercio colonial (1700-1789)*, Barcelona, 1979; MARTÍNEZ SHAW, Carlos, *Cataluña en la carrera de Indias, 1680-1756*, Barcelona, 1981; DELGADO RIBAS, Josep María et alii, *El comerç entre Catalunya i América (Segles XVIII i XIX)*, Barcelona, 1986; FONTANA, Josep (ed.), *El «comercio libre» entre España y América Latina, 1765-1824*, Madrid, 1987; MARTÍN MARTÍN, V., «La libertad de comercio bajo Carlos III: Cabarrús, Jovellanos y Foronda», en *Información Comercial Española*, Madrid, 663 (1988), pp. 7-43; VARELA MARCOS, Jesús, «El primer Reglamento para el libre comercio con América: su génesis y fracaso», en *AEA*, 46 (1989), pp. 243-268; LLOMBART, Vicent, *Campomanes, economista y político de Carlos III*, Madrid, 1992, pp. 113-153; CORONAS GONZÁLEZ, Santos Manuel, «Espirito ilustrado y liberación del tráfico comercial con Indias», en *AHDE*, 62 (1992), pp. 67-116; ANES Y ÁLVAREZ DE CASTRILLÓN, Gonzalo, *La Corona y la América del Siglo de las Luces*, Madrid, 1994, pp. 15-49 y 113-123; CASTRO, Concepción de, *Campomanes. Estado y reformismo ilustrado*, Madrid, 1996, pp. 258-317; y FISHER, John, «Estructuras comerciales en el mundo hispánico y el reformismo borbónico», en Guimerá, Agustín (ed.), *El reformismo borbónico. Una visión interdisciplinar*, Madrid, 1996, pp. 109-122.

¹² GARAY UNIBASO, F., *Correos Marítimos Españoles*, vol. I, pp. 57-58 y 65-66.

de cada mes, una fragata-correo partía de La Coruña (centro metropolitano de la correspondencia) con dirección al puerto de San Cristóbal de La Habana (centro colonial indiano), aunque haciendo antes escala en los puertos de San Juan de Puerto Rico, y Santo Domingo en La Española. En Puerto Rico se dejaban las valijas que habían de encaminarse hacia Caracas, Santa Marta, isla Margarita, Trinidad, Cumaná y Río Orinoco. Después, ya en Cuba, desde La Habana, la correspondencia era repartida en dos direcciones principales: Nueva España, por una parte; y Tierra Firme, Nueva Granada y Perú, por otra. La correspondencia para *Nueva España* se cursaba por medio de balandras hacia Veracruz, con escala en Campeche. Desde el puerto de Veracruz, la correspondencia era dirigida por medio de un correo terrestre hacia la ciudad de México, o bien para Guatemala y Honduras, continuando después la restante hasta el puerto de Acapulco, en la costa del Océano Pacífico, desde donde se embarcaba para las Islas Filipinas, en el llamado *Galeón de Manila* o *Nao de Acapulco*. Un *Galeón* con destino a las Filipinas que fue compatible, desde su fundación en 1785 (Real Cédula de 10 de marzo), con la Real Compañía de Filipinas, que comerciaba en régimen de monopolio con aquellas islas, hasta el año 1815, en el que fueron suprimidos los viajes de dicha *Nao* o *Galeón*. Desde 1815 hasta 1834, en que, mediante un Real Decreto de 6 de septiembre, no le fueron prorrogados sus privilegios mercantiles, con lo que desapareció, el correo remitido a aquellas tierras orientales fue confiado a la Compañía de Filipinas. La correspondencia para *Tierra Firme, Nueva Granada y Perú* era llevada, a través de un correo terrestre, desde La Habana hasta el puerto de Trinidad (Cuba), donde se embarcaba en una balandra con destino a Cartagena de Indias, donde seguía para la capital de Santa Fe de Bogotá. Continuaba, después, la balandra hasta Portobelo, desde donde era conducida la correspondencia, por correo terrestre, a través de Panamá, a Quito y Lima. En Lima, se dividía el camino en dos ramales: uno, que llegaba a Santiago de Chile, bordeando la costa; y, otro, que recorría El Cuzco, La Paz, Potosí y Asunción, por el interior, para llegar, finalmente, a Montevideo y Buenos Aires, en la desembocadura del Río de la Plata.

La enorme distancia que tenía que recorrer, por vía innecesariamente terrestre —más bien, continental—, la correspondencia remitida a la región de La Plata hizo que, en 1767, fuese inaugurado un segundo servicio postal indiano, la llamada *Carrera de Buenos Aires*, cuyo primer viaje lo efectuó la fragata *La Princesa* el 15 de diciembre de dicho año. Ahora bien, dados los peligros que entrañaba la navegación por el estuario del Río de la Plata, los paquebotes quedaban fondeados en el puerto de Montevideo, siendo transbordados los pasajeros, la correspondencia y la carga en pequeñas embarcaciones particulares. La creación de la *Carrera de Buenos Aires* alteró radicalmente el sistema de distribución postal en la América meridional, partiendo de la capital de La

Plata la correspondencia que, por correo terrestre, alcanzaba a La Asunción en Paraguay, todo el Reino de Chile, Potosí, llegando incluso a Lima. Además, el éxito de esta segunda vía postal marítima permitió el incremento de las transacciones mercantiles, puesto que las fragatas-correo eran embarcaciones nuevas, ligeras y armadas, cuya regularidad y segura navegación atraían a los comerciantes, de la metrópoli y de las colonias, para transportar sus mercancías. También la Real Hacienda, con el consiguiente aumento de los tributos, y de los derechos fiscales y aduaneros, se benefició de la llegada de los correos marítimos. De ahí que, mediante una Real Orden de 7 de abril de 1771, el marqués de Grimaldi aumentase de cuatro a seis los paquebotes que anualmente eran destinados a Buenos Aires (el día 15 de cada uno de los meses siguientes: febrero, abril, junio, agosto, octubre y diciembre)¹³.

El artículo 22 del Reglamento provisional de 24 de agosto de 1764, en su apartado 3, hacía explícito a que se debía tal carácter de confesada provisionalidad —que, pese a todo, habría de mantenerse más de doce años—, al decir que «S(u) M(a)jestad se reserva, con vista de los progresos de este establecimiento, darle una Ordenanza sólida, y entretanto manda se guarde inviolablemente este reglamento provisional». Mediante un Real Decreto de 20 de diciembre de 1776 fue creada la *Real Junta de Correos y Postas de España y las Indias*, absolutamente independiente de cualquier otro tribunal o Consejo. Dicha Junta estaba integrada por el superintendente general de Correos y Postas del Reino, que era el primer secretario de Estado y del Despacho, como presidente; por un ministro togado del Consejo Real de Castilla, otro de Guerra, otro de Indias y otro de Hacienda; por los directores generales de Correos y Postas, y de Caminos y Posadas, ministros de capa y espada del Consejo de Hacienda; por el contador general de la Renta de Correos, que actuaba como secretario, con voto instructivo en los casos que versaban sobre cuestiones de la Contaduría; y por el fiscal de la Renta de Correos. La naturaleza jurídica de la Junta era la de un tribunal superior, que conocía de los recursos de apelación interpuestos contra las sentencias dictadas en primera instancia por los subdelegados de Correos del superintendente general, tanto en España como en Indias, con la calidad de causar ejecutoria sus sentencias definitivas.

El mismo sentido de reforma impregnaba a la *Real Ordenanza del Correo Marítimo*, expedida por Jerónimo Grimaldi el 26 de enero de 1777, y que era la «Ordenanza sólida» prevista en el art. 22 del Reglamento provisional de 1764. Su propósito era el de unificar todas las disposiciones anteriores dispersas, y

¹³ APC, 64/14; y BELLOTTO, M. L., *Correo Marítimo Hispano-Americano*, pp. 46-48. El origen de la Carrera de Buenos Aires fue la 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, suscrita por el marqués de Grimaldi, y datada el 5 de diciembre de 1767.

formar una Ordenanza definitiva que recopilase el conjunto de la legislación referente al ramo de los Correos marítimos, aunque introducía también algunas novedades: reforzaba las atribuciones y las obligaciones del superintendente general de Correos y de los administradores principales de La Coruña, Bilbao y Buenos Aires, entre otros; trataba de los signos y distintivos empleados por los buques-correos; fortalecía el monopolio en la conducción de la correspondencia, y la rígida organización jerárquica y funcional de la institución; y concretaba los fueros y privilegios de los que gozaban los empleados en el servicio de los Correos marítimos. Dividida en cinco grandes tratados o apartados, y cada uno de ellos en títulos, el tratado primero de la Ordenanza de 1777 estaba dedicado al superintendente general o primer secretario de Estado, y a los directores generales de Correos, residentes en Madrid, y encargados de «zelar sobre la conducta y buena administración de todos los empleados de este Ramo en España y las Indias, para que la Renta no padezca atrasos ni perjuicios en sus caudales». El tratado segundo se centraba en la Administración principal de La Coruña, a la que correspondía cuidar del «pronto avío y despacho de los paquebotes destinados a conducir, retornar y mantener la correspondencia entre estos mis dominios y los de Indias en los días señalados». Idénticas reglas había de observar el administrador de Bilbao, a quien le era confiada la construcción de las fragatas destinadas a este servicio. En el tratado tercero se regulaba la organización y funcionamiento de la Administración principal del Correo Marítimo en Indias, la del puerto de San Cristóbal de La Habana, a la que estaban subordinadas las de México, Veracruz, Guatemala, Cartagena de Indias, Santa Fe de Bogotá e islas de Barlovento. En el cuarto se prevenían las características que debían reunir las embarcaciones destinadas a este tráfico, así como las obligaciones de los capitanes, pilotos y demás personal enrolado en ellas. El quinto y último tratado detallaba el fuero y exenciones de las que gozaban los dependientes del Correo marítimo.

Hasta 1802, en la materia que nos ocupa sólo dos disposiciones aclaratorias de la Real Ordenanza de 1777, de alguna importancia, fueron promulgadas: una, firmada por el conde de Floridablanca el 2 de abril de 1784, que preservaba el monopolio oficial de la correspondencia, ratificando la prohibición de que los oficiales y tripulaciones de la Armada pudieran conducir pliegos y cartas sueltas; y, otra, procedente del conde de Aranda, de 11 de abril de 1792, de índole fiscal, que estimulaba el celo de los empleados de aduanas y de correos para impedir cualquier clase de contrabando, en perjuicio de los intereses de la Real Hacienda¹⁴.

¹⁴ El Real Decreto de 20 de diciembre de 1776, en *Novísima Recopilación*, III, 13, leyes 1 a 10; e íntegro en ALCÁZAR MOLINA, C., *Historia del Correo en América*, pp. 223-226; y, en pp. 233-307, igualmente íntegro, el contenido de la Real Ordenanza de 26 de enero de 1777; en pp. 308-

C) *Tercera etapa. De 1802 a 1827*, el servicio del Correo Marítimo a Indias fue incorporado y pasó a depender de la Real Armada. A partir de 1779, la institución que nos ocupa entró en franca decadencia. Las guerras que mantuvo España con la Convención francesa, entre 1793 y 1795, y con Gran Bretaña, en 1796 y 1804, tuvieron como consecuencia el desmantelamiento casi total de lo que restaba del poderío naval español. Durante la guerra con Francia (1793-1795), el comercio y las comunicaciones con América se realizaron, casi exclusivamente, por medio de buques mercantes. Los paquebotes o barcos-correo, dada su doble condición mercantil y militar, fueron ocupados con preferencia en la misión de servir como buques de transporte y de apoyo, desapareciendo los viajes regulares para los que habían sido creados. En su lugar, la correspondencia era transportada a bordo de los buques mercantes que, de forma continua, enlazaban la Península con América, y que debían hacer frente al peligro de los corsarios franceses. Por otra parte, desde 1789, el intercambio postal entre España, Inglaterra, Holanda y otros países del norte de Europa se vio interrumpido como consecuencia de los acontecimientos revolucionarios en Francia, que bloqueaban las comunicaciones a través de su territorio. Por eso, la eficiente línea de enlace entre Falmouth y La Coruña —los *Corunna boats*—, suspendida desde 1763, como consecuencia de las guerras hispano-británicas del reinado de Carlos III, fue restablecida en 1793. Desde el 5 de julio de 1793 hasta el 26 de septiembre de 1795, hasta la ruptura de 1796 entre España y Gran Bretaña, arribaron a La Coruña, procedentes de Falmouth, 37 paquebotes de ambas nacionalidades, algunos de ellos pertenecientes al servicio de Correos marítimos a Indias¹⁵.

El 16 de noviembre de 1792, Manuel Godoy fue nombrado por Carlos IV primer secretario de Estado, y, por tanto, como cargo anejo a él, superintendente general de los Correos terrestres y marítimos¹⁶. Tras la Paz de Amiens, de 27 de marzo de 1802, el ya Príncipe de la Paz aprovechó la tregua entre Francia e Inglaterra para reorganizar la Marina de guerra española, todavía relativamente

317, las disposiciones aclaratorias de Floridablanca de 1784, y de Aranda de 1792. Véase, además, TOLEDO GIRAU, Juan, *Los Correos en el Reino de Valencia*, Valencia, 1958, pp. 126-127; y ORTIZ VIVAS, R., «Historia del Correo en la España de Ultramar (cap. III)», pp. 65-91.

¹⁵ BELLOTTO, M. L., *Correo Marítimo Hispano-Americano*, pp. 50-51; GARAY UNIBASO, F., *Correos Marítimos Españoles*, vol. I, pp. 153-161; CÍA RODRÍGUEZ, Rafael y LÓPEZ BERNAL, José Manuel, «El declive de los Correos Marítimos a Indias y su incorporación a la Real Armada», en *Revista de Humanidades de la Universidad Nacional de Educación a Distancia. Centro Asociado de Sevilla*, Sevilla, 3 (1992), pp. 47-61; y PINIELLA CORBACHO, Francisco, «La crisis definitiva de las comunicaciones postales y marítimas entre la Península y Ultramar en el período 1805-1823», en *Actas del I Congreso Internacional de Comunicaciones*, Madrid, 1993, pp. 215-219.

¹⁶ BARRIOS, Feliciano, *El Consejo de Estado de la Monarquía española, 1521-1812*, Madrid, 1984, pp. 430-431.

potente, y cuyo apoyo pretendía Napoleón para llevar a cabo sus proyectos contra el enemigo inglés. Dentro de esta política debe entenderse la supresión de los Correos marítimos a Indias que Carlos III había creado en 1764, a la que se unían otras múltiples causas, como eran la caída de las exportaciones como consecuencia de las últimas y continuas guerras, que tanto perjudicaban al comercio español con América; el desmoronamiento de la monarquía absoluta de Carlos IV, bajo los dictados de los intereses napoleónicos; a lo que pronto se unirían los movimientos emancipadores que terminaron transformando en países independientes a las colonias americanas. Así, mediante una Real Orden de 6 de abril de 1802, Godoy hizo públicas las *Reglas bajo las cuales, según ha determinado S.M., han de quedar reunidas a la Real Armada los Correos marítimos*. En dieciocho artículos o reglas, se establecía el procedimiento de incorporación a la Armada Real de los Correos marítimos indianos. El Ministerio de Estado conservaba todo lo referente al despacho postal, es decir, a la expedición de la correspondencia, fijando el número y fecha de las salidas de los barcos, así como cuanto se refería a la distribución y organización de la correspondencia de Ultramar. Para ello, debía solicitar del Ministerio de Marina, con la debida antelación, las embarcaciones necesarias para el servicio, que le serían facilitadas debidamente equipadas y armadas. En consecuencia, los arsenales, buques y personal de Marina hasta entonces dependientes del superintendente general de Correos y del Ministerio de Estado pasaban a la jurisdicción de Marina. El traspaso sería llevado a cabo por los Administradores de Correos: el de La Coruña haría entrega de todo al capitán general de Marina del Departamento de El Ferrol; el de La Habana y Puerto Rico al comandante general de La Habana; y los de Cartagena de Indias y Montevideo a sus respectivos comandantes generales de Marina. Finalmente, durante un período transitorio de dos años, los barcos-correo serían mandados, mitad y mitad, por oficiales de la Armada y de Correos¹⁷.

Entre 1802 y 1827, se conservó el servicio en las dos *carreras* ya conocidas, las de La Habana y Buenos Aires, aunque se multiplicó la frecuencia de las salidas y llegadas. Para evitar la persecución de corsarios y buques enemigos, se emplearon barcos más ligeros, lo que permitía hacer viajes más rápidos, al no tener que transportar también mercancías: para la línea de las Antillas y América central fueron empleados bergantines, y para la de Buenos Aires y América meridional corbetas, algo más grandes que las anteriores. Además, al no tener que perder tiempo en la carga y descarga de mercancías, los viajes se flexibilizaron, especialmente en dirección a la América central, donde los nuevos buques-correo llegaban hasta Veracruz y Cartagena de Indias directamente,

¹⁷ Las *Reglas* de 6 de abril de 1802, en ALCÁZAR MOLINA, C., *Historia del Correo en América*, pp. 318-323.

sin necesidad de balandras intermedias, como ocurría con anterioridad. Mientras se mantuvo vigente la Paz de Amiens, el servicio postal a cargo de la Armada fue bastante eficiente, pero la eficacia concluyó a partir del 14 de diciembre de 1804, cuando Carlos IV declaró la guerra a Gran Bretaña. El bloqueo de los puertos y rutas marítimas por parte de la Armada inglesa, y el renacimiento del corso, transformaron en difícil e insegura la travesía del Atlántico. Prueba de ello son las *Instrucciones a los comandantes de los buques correos de Su Majestad* que, el 11 de marzo de 1805, Godoy dictó con el propósito de «mantener con actividad la correspondencia con nuestras colonias». Dado lo extraordinario de las circunstancias, se conferían las máximas atribuciones a los comandantes de las goletas-correo para elegir a la tripulación, y distribuir el servicio como mejor les pareciera. Siendo su único fin el transporte de la correspondencia, navegarían siempre a la mayor velocidad posible, huyendo de cuantas embarcaciones divisasen en el mar, no haciendo escala más que en el puerto de destino, y procurando atracar de noche para eludir la vigilancia de los cruceros enemigos¹⁸.

La Real Ordenanza del Correo Marítimo de 26 de enero de 1777 permaneció en vigor, pese a la incorporación posterior de la institución a la Real Armada, hasta el año 1809. Tras la invasión napoleónica y la constitución de la Suprema Junta Central Gubernativa del Reino, Inglaterra restableció de nuevo, en agosto de 1808, la útil línea de correos marítimos de Falmouth a La Coruña. Dada la situación de ocupación y de guerra, la Junta Central trasladó el centro de los envíos postales del puerto de La Coruña al de Cádiz, que se volvió a convertir en la puerta de América, concentrando tanto a los buques mercantes como a los de la Armada. Con el fin de restablecer, con prontitud y eficacia, las comunicaciones entre la Península y las colonias americanas, la Suprema Junta Central encargó al Ministerio de Marina la elaboración de un nuevo Reglamento, que, en Sevilla, el 10 de septiembre de 1809, fue publicado como *Reglamento formado de orden y con aprobación de S.M. para los Correos Marítimos*.

Tras indicar en un breve preámbulo las causas de su expedición¹⁹, el nuevo Reglamento del Correo marítimo se estructuraba en torno a tres apartados básicos: 1) El Ministerio de Estado, a través de los directores del ramo de Correos,

¹⁸ ALCÁZAR MOLINA, C., *op. cit.*, pp. 109-111 y 323-329.

¹⁹ «Queriendo el Rey nuestro Señor Don Fernando Séptimo, y en su Real nombre la Suprema Junta Central Gubernativa del Reyno, que los Correos marítimos, que por Real resolución de seis de Abril de mil ochocientos dos quedaron reunidos á la Real Armada, continúen haciendo sus expediciones en la forma que entonces se estableció, y que en cierto modo ha quedado suspensa desde once de Marzo de mil ochocientos cinco, en que se expidió Real Orden tocante al modo particular con que debían remitirse las correspondencias ultramarinas durante la Guerra con la Gran Bretaña, que felizmente ha cesado ya; se ha servido mandar que los Correos marítimos vuelvan á tomar su antiguo curso» (GARAY UNIBASO, F., *Correos Marítimos Españoles*, vol. I, p. 195; y, en general, pp. 163-227).

era el encargado de organizar las expediciones postales marítimas; conducir la correspondencia, oficial y particular, a las provincias de Ultramar; e indicar las Administraciones principales a las que había de dirigirse. 2) Las principales *carreras* o líneas marítimas de Ultramar eran tres: a) la línea de Puerto Rico, La Habana y Veracruz, servida por un buque-correo mensual, que partiría el primero de cada mes del puerto peninsular que se indicase (entre 1809 y 1822, el de Cádiz; desde 1822, de nuevo fueron restablecidos los puertos de La Coruña y El Ferrol); b) la línea de Canarias, Cumaná y Cartagena de Indias, servida, como la anterior, por un buque-correo mensual, que saldría también el primer día de cada mes; y c) la línea del Río de la Plata, servida cada dos meses por un buque que partiría los días 15 de febrero, abril, junio, agosto, octubre y diciembre del mismo puerto peninsular que las restantes líneas, o sea, con la misma cadencia de la antigua *Carrera de Buenos Aires*. 3) El Ministerio de Marina tenía como obligación la de poner a disposición del Ministerio de Estado el número de embarcaciones que éste le solicitase (corbetas, bergantines y goletas), procedentes de la Real Armada, perfectamente equipadas y armadas, y prestas para darse a la vela del puerto que se les indicase. Para cubrir los gastos, el Ministerio de Estado aportaba una cantidad anual determinada (3.549.368 reales), cuya mitad se pagaba con el importe de la venta de los productos que los buques-correo habrían de transportar, y el resto se abonaba directamente a los comandantes de los buques, en La Habana y en Montevideo. Aunque la Renta de Correos debía socorrer a los barcos-correo en cualquier puerto al que arribasen, y en las cantidades que necesitaran, éstas, luego, les habrían de ser reintegradas por el Ministerio de Marina. Posteriormente, una Real Orden de 12 de febrero de 1819 estableció que la Renta de Correos tenía que abonar la subvención anual mencionada al Ministerio de Marina de la forma siguiente: la mitad en Cádiz, y la otra mitad, por cuartas partes, en Veracruz y La Habana.

D) Cuarta y última etapa. De 1827 a 1898, el servicio de correo marítimo a América pasó a manos de empresas particulares, dado que, de las colonias de Indias, España ya sólo conservaba Cuba, Puerto Rico, Filipinas y las islas Marianas, y que había quedado demostrada la incapacidad de los buques de la Real Armada para cumplir con su misión postal, absorbidos como habían estado sus escasos medios y dotaciones en la lucha contra los insurrectos. *Entre 1827 y 1851*, dependió dicho servicio de la llamada *Empresa de Correos Marítimos* de La Habana; *de 1851 a 1857*, otra vez la Armada Real se hizo cargo del correo con las Antillas, aunque, al mismo tiempo, alguna otra compañía particular continuó prestando este servicio, por poco tiempo, como la *Transatlántica Española-Zangróniz Hermanos y Cía.*, con sede en La Habana; *entre 1857 y 1861*, una compañía francesa, la *Gauthier Hermanos y Cía.*, y el consorcio formado por varios navieros catalanes, bajo el nombre de *Compañía de Vapores Españoles Correos Transatlánticos*, aseguraron la comunicación

postal con las Antillas; finalmente, de 1861 a 1898, los vapores-correo estuvieron bajo el monopolio familiar de Antonio López, marqués de Comillas, a través de su naviera *Antonio López y Cía.* (*Compañía Transatlántica Española, S.A.*, a partir de 1881)²⁰.

2. LOS NAVÍOS DE AVISO O LOS LARGOS AÑOS DE UNAS COMUNICACIONES IRREGULARES, Y DE UNA AZAROSA CORRESPONDENCIA

El comercio con las Indias, por sus propias características, necesitaba basarse, más que cualquier otro, en una información lo más exacta y periódica posible. Era un comercio de limitada capacidad, inestable, que demandaba mercancías fijas para mercados determinados, y que fuesen las primeras en ser vendidas. De ahí que el éxito del comerciante dependiera de lo perfectamente informado que estuviese. Por eso, en el período aquí estudiado, las noticias sobre la coyuntura comercial eran de enorme trascendencia, y siempre aparecen recogidas por los socios, factores y comisionistas en las cartas que remitían a la sede de sus respectivas compañías. Sevilla fue, sobre todo en el siglo XVI, la capital económica y el principal centro de información de Europa y América, de donde partían los informes para los diversos mercados. Y el correo era, precisamente, el único medio de que disponía el hombre de negocios para estar informado del mercado, de los precios, de sus fluctuaciones, de la situación política y militar de las plazas mercantiles europeas e indianas, de las condiciones favorables o adversas al comercio, etcétera. Sobre la base de tales noticias, el cargador sevillano invertía o no, efectuaba pedidos con la suficiente antelación para que éstos estuviesen en la ciudad hispalense en la época precisa, alargaba o revocaba las comisiones, etc.

Las cartas, conteniendo una información económica y mercantil tan preciosa, eran encaminadas por diversas vías: por medio de viajeros particulares; por correos ordinarios y de Corte; por correos extraordinarios o especiales, *peo-*

²⁰ SÁNCHEZ-ALBORNOZ, Nicolás, «El movimiento postal de España entre 1846-1847: correo y desarrollo económico», en *Moneda y Crédito*, Madrid, 114 (1970), pp. 75-88; e *Id.*, «La progresión de la comunicación postal», en sus *Jalones de la modernización en España*, Barcelona, 1975, pp. 85-97; y HERNÁNDEZ SANDOICA, Elena, «El transporte por mar y la acción del Estado en la España del siglo XIX: Cuba y Filipinas en la concurrencia naviera por la subvención oficial», en *Hispania*, Madrid, XLVII, 167 (1987), pp. 977-999; *Id.*, «Transporte marítimo y horizonte ultramarino en la España del siglo XIX: la naviera Antonio López y el servicio de Correos a las Antillas», en *Cuadernos de Historia Contemporánea*, Madrid, 10 (1988), pp. 45-70; e *Id.*, «Parlamentarismo y monopolios en la España de la Restauración», en *Hispania*, XLIX, 172 (1989), pp. 597-658.

nes o *propios*; y, en el caso de la correspondencia intercambiada entre España y las Indias, a través de las flotas y de los navíos de aviso. Para evitar el riesgo de la pérdida de la correspondencia, máxime si procedía o se enviaba al Nuevo Mundo, los hombres de negocios remitían copias de cartas (duplicadas o triplicadas, según su importancia), por distintos caminos, en fechas diversas, o a diferentes destinatarios; o se optaba por copiar, al escribir una carta, el contenido de la misiva que se había enviado con anterioridad; o, simplemente, se incluía, al comienzo de la misma, un resumen de la precedente. Hasta 1580, en los reinos de la Corona de Castilla sólo existía el Correo Real, que se despachaba según las necesidades de la Corte, y que llevaba la correspondencia de los particulares sólo si le coincidía de camino. Dada su irregularidad, era preciso aprovechar los desplazamientos de viajeros conocidos para remitirla, o bien hacer uso de correos extraordinarios o especiales (*peones, propios o correos propios, despachar posta*), personas de confianza que el cliente pagaba, según su velocidad diaria: diez, doce, quince, veinte, e incluso hasta treinta leguas al día.

Algunas ciudades y asociaciones, sin embargo, ante una carencia tan esencial, instituyeron su propio servicio postal. Así, al menos desde 1560, entre Sevilla y Medina del Campo se estableció un correo ordinario o periódico; y otro, desde 1563, entre Burgos y Sevilla, es decir, entre las principales plazas mercantiles peninsulares. En 1585, el *ordinario* semanal de Medina a Sevilla llegaba a la ciudad del Guadalquivir el martes por la noche, repartía el miércoles a mediodía, y era necesario contestar el viernes. Las cartas tardaban de siete a quince días, y, además de la correspondencia, el correo *ordinario* solía transportar joyas, objetos de poco volumen y dinero, lo que le obligaba a ir más despacio, aunque lo normal era que esta misión la realizaran los arrieros, especialmente si se trataba de grandes cantidades. Desde 1580, se establecieron correos ordinarios o periódicos en toda la Corona de Castilla, iniciándose, además, el servicio desde la Corte a Génova, Milán, Roma y Nápoles cada quince días, y recibiendo, asimismo, la correspondencia pública para las ciudades de tránsito. Muy pronto, casi todas las villas castellanas de alguna importancia tuvieron sus maestros de postas y sus correos periódicos a la Corte, gozando las ciudades más populosas de una y hasta dos expediciones semanales. Contribuyeron, asimismo, a la extensión del servicio las ventas que por esa época realizó el Correo Mayor de España, Juan de Tassis y Acuña, de algunos oficios y maestrías de correos, con la condición de que se creasen nuevas postas. Las cartas de Sevilla a Europa, por vía terrestre —la marítima, más rápida, presentaba el inconveniente de la irregularidad—, se dirigían a Madrid, desde donde salían con diversos destinos: Zaragoza-Barcelona, Burgos-Irún, Toledo-Cáceres, etc.²¹

²¹ Véase MONTÁÑEZ MATILLA, María, *El Correo en la España de los Austrias*, Madrid, 1953, pp. 81-97; y, muy en particular, LORENZO SANZ, Eufemio, *Comercio de España con América en la*

La correspondencia intercambiada entre España y las Indias se enviaba, fundamentalmente, en los llamados *navíos de aviso*. Se trataba de pequeñas embarcaciones, cuya utilidad consistía en transmitir noticias. Eran, como dice Veitia Linage, el equivalente en el mar de los correos en tierra, y, «al igual que es preciso que los caballos sean veloces y no se les sobrecargue, lo mismo sucede con aquéllos, dada la importancia que su rapidez representa»²². Los navíos de aviso hacían su recorrido en solitario, tanto por el objeto de su viaje, como por la diligencia con la que debían navegar, a fin de cumplir con el objeto de su despacho. Siendo su ligereza la característica primordial, ello explica que su desplazamiento no excediera, durante los siglos XVI y XVII, de las cien toneladas, y raramente de las sesenta (Reales Cédulas de 9 de septiembre de 1587, 5 de noviembre de 1590, 17 de enero de 1591 y 22 de febrero de 1649). Con el mismo objeto de preservar tal ligereza y que anduviesen más *veleros*, y de no perjudicar el comercio, diversas Cédulas Reales (de 26 de agosto de 1572, 21 de octubre de 1578, 12 de agosto de 1586, 20 de junio de 1662) prohibieron que pudieran llevar o traer mercaderías, frutos, tesoros, pasajeros o cualquier otra carga. Pero, tales prohibiciones fueron reiteradamente incumplidas, ya que lo normal fue conceder a los avisos permisos de carga, previa comunicación de ello al Consejo de las Indias²³.

época de Felipe II, 2 tomos, t. I, *Los mercaderes y el tráfico indiano*; t. II, *La navegación, los tesoros y las perlas*, Valladolid, 1986, t. I, pp. 19-42, que aquí se siguen. Además de PARDO DE FIGUEROA, Manuel (Doctor Thebussem), *Un pliego de cartas*, Madrid, 1891, pp. 23-47; VERDEGAY Y FISCOWICH, Eduardo, *Historia del correo desde sus orígenes hasta nuestros días, con un apéndice que comprende la legislación interior de los países que forman la Unión Postal Universal*, Madrid, 1894 (ed. facsimilar, Valencia, 1993), pp. 63-68 y 149-256; ALCÁZAR MOLINA, C., «Felipe II y el Correo», en VV.AA., *Reivindicación histórica del siglo XVI*, Madrid, 1928, pp. 405-420; e *Id.*, *Los orígenes del Correo moderno en España*, Madrid, 1928; y BOSE, Walter B. L., *Los orígenes del Correo terrestre en España*, Buenos Aires, 1941; e *Id.*, *Desarrollo histórico del Correo en España*, La Plata, 1942.

²² VEITIA LINAGE, José de, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, lib. II, cap. XXI, núm. 1.

²³ *Recopilación de Indias*, IX, 37, 5; ENCINAS, Diego de, *Cedulario indiano*, t. IV, pp. 88 y 126; y VEITIA LINAGE, José de, *Op. cit.*, lib. II, cap. 21, núm. 4. Como señala Antúnez y Acevedo, la Casa de la Contratación informó al Consejo de Indias en 1610 que «desde el de 1590 hasta entonces se habían dado *permisiones* á todos los avisos, y el Consejo resolvió en 7 de Septiembre del dicho año de 1610, que no se diesen en adelante sin avisar al Consejo; y así dada cuenta á este tribunal, fué general concederse el permiso de carga, consultando al ahorro y á la contingencia de que llevasen carga sin permiso, defraudando los derechos de España é Indias. Además se tuvo presente para aquella tolerancia, que como no se excediesen de las *permisiones* (que regularmente eran de cargar de veinte á treinta toneladas de frutos de la tierra), poco perjuicio causaban al comercio, y ninguno á lo *velero y bien regente del baxel*» [ANTÚNEZ Y ACEVEDO, Rafael, *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales*, Madrid, 1797 (ed. facsimilar, Madrid, 1981), pp. 112-120, en concreto, p. 116].

No se puede precisar el año en el que empezaron a ser despachados a Indias navíos de aviso, pero, como antes se apuntó, en la Real Provisión de 14 de mayo de 1514, mediante la cual fue creado el oficio de Correo Mayor de las Indias, ya se suponía su necesidad, y su misma existencia, para cuya organización y debido funcionamiento precisamente se erigía dicho oficio. Desde entonces, el despacho de avisos fue un privilegio exclusivo del Correo Mayor, bien que por poco tiempo. Aunque también se ignora cuándo se separó el encargo de expedir avisos de las funciones y facultades del titular del mencionado oficio, posiblemente fue con el establecimiento de la Armada Real de la carrera de Indias, y de la avería que la costeaba, según una Real Cédula de 7 de mayo de 1574, que declaró que, a partir de entonces, «si demás de los navíos de aviso ordinarios que se han de pagar por cuenta de la avería, fuere necesario y conviniere despachar otros para negocios del real servicio, se despachasen por cuenta de real hacienda». Es preciso distinguir, además, entre *avisos ordinarios y extraordinarios*, entendiendo por *ordinarios*, no los despachados periódicamente por meses o por años, sino con motivo de las flotas y armadas a las Indias. Desde que en 1561 se reglamentó su salida, los avisos ordinarios debían navegar en convoy, y retornar a su puerto de origen llevando noticias referentes a la llegada de las flotas. Hasta 1572, los generales de dichas flotas enviaban desde las Indias un navío de aviso en la fecha que se les indicaba. Según una Cédula Real de 26 de agosto de 1572, la carabela de Tierra Firme tenía que salir hacia Sevilla a los veinte días de arribar la flota en Nombre de Dios, y la de Nueva España, treinta después. Pero el número de avisos se modificó desde la citada Cédula de 7 de mayo de 1574, confirmada después por otra de 27 de agosto de 1616, al ordenar que fueran dos las naos que despachasen los generales de la Armada desde América, una a los quince días de arribar la flota, y la segunda más tarde, con noticias del comercio y de la venta de las mercaderías. Éstas fueron las conocidas como *primero y segundo aviso*, que eran despachados, tanto desde Nueva España y Tierra Firme, como desde Sevilla, con tal destino. Los mensajes que portaban desde las Indias eran duplicados, con el objeto de dejar uno en La Habana, para que lo recibiera el siguiente aviso que partiese hacia Sevilla. Como regla general, los navíos de aviso tenían orden de evitar el enfrentamiento con barcos enemigos, siempre que fuese posible, y, en caso de peligro, debían deshacerse de los pliegos oficiales que llevaban, los cuales irían siempre cifrados. Las cartas destinadas a particulares tenían que entregarlas, una vez desembarcadas en Sevilla, en la Contaduría de la Casa de la Contratación²⁴.

²⁴ *Recopilación de Indias*, IX, 37, 7; ENCINAS, Diego de, *Cedulario indiano*, t. IV, pp. 88 y 108; VEITIA LINAGE, José de, *op. cit.*, lib. I, cap. XXXII, núm. 5; y lib. II, cap. XXI, núm. 8; ANTÚNEZ Y ACEVEDO, R., *Memorias históricas*, pp. 114-115; y CABALLERO JUÁREZ, José Antonio, *El régimen jurídico de las Armadas de la Carrera de Indias. Siglos XVI y XVII*, México, 1997, pp. 260-267.

Como se puede comprobar, la misión encomendada a estos navíos, la de *avisar* al puerto de salida de la llegada de las armadas y flotas de Indias, fue la que les proporcionó nombre propio y distintivo, aunque su función era mucho más amplia, puesto que también transportaban los vitales pliegos oficiales de correspondencia (incluidos los que contenían información militar secreta, y datos sobre fortificaciones y defensas frente a los ataques piratas), y las no menos importantes cartas de comerciantes y particulares. Por otra parte, junto a los avisos ordinarios, ligados a las flotas y costeados por la avería, y extraordinarios, enviados con motivo de algún suceso o acontecimiento extraordinario, cuyos gastos eran abonados por la Real Hacienda o por los mercaderes —en el caso de los despachados para asuntos relacionados con el comercio—, también existían *avisos interprovinciales*, fletados por las autoridades virreinales o gubernativas indianas para comunicar, a otra u otras, noticias de importancia. En cualquier caso, todos los avisos eran navíos particulares, que se contrataban exclusivamente para el viaje correspondiente. Para rebajar su coste, por lo general, se les autorizaba a transportar mercaderías, como ya se ha indicado. De España a Indias llevaban, principalmente, ropa, vinos y aceite; de Nueva España y las Antillas retornaban a Sevilla con grana cochinilla, cueros y azúcar. Las rutas que recorrían no variaron mucho a lo largo de los siglos XVI y XVII: desde Sanlúcar de Barrameda se dirigían directamente a Veracruz (Nueva España) o a Cartagena de Indias (Tierra Firme); de allí, a Portobelo, después pasaban a La Habana, desde donde regresaban a Sevilla. Previamente, para el viaje de vuelta, la correspondencia del Virreinato del Perú había sido encaminada a Cartagena de Indias, y la del Virreinato de Nueva España a Veracruz y La Habana, mientras que, de modo simultáneo, los pliegos procedentes de Santo Domingo, Puerto Rico y —desde la segunda mitad del siglo XVII— Venezuela llegaban a La Habana por medio de los llamados *navíos de trato*. La correspondencia se introducía en cajones impermeabilizados, para que no sufriera daño alguno, y era entregada a los oficiales de la Real Hacienda, para que la trasladaran a sus destinos, cumplimentando, al mismo tiempo, todos los trámites relacionados con la entrega y recogida de inventarios y justificantes.

El tiempo que invertían los navíos de aviso en viajes tan largos era variable, ya que dependía de múltiples circunstancias: estado de la mar, temporales, corsarios, carga, escalas, etc. En el siglo XVI, se consideraba que un recorrido rápido era el realizado en torno a los cincuenta días, sobre todo si se trataba de viajes redondos, seguidos, de ida y vuelta. Pero lo normal es que existiera una gran disparidad entre el tiempo mínimo empleado (35 días, por ejemplo) y el máximo (111 días); y, lo frecuente, que en la travesía se emplease de dos a dos meses y medio. Las flotas a Indias iban precedidas de los navíos de aviso con el fin de anunciar su próxima llegada, o los sucesos del viaje. Las informaciones de los avisos eran imprescindibles para una buena venta de los artículos trans-

portados, sobre todo para los de los galeones de Tierra Firme, ya que los mercaderes del istmo necesitaban recibir la noticia con más antelación que los de Nueva España, puesto que tenían que bajar a sus puertos a hacer las compras. Ya con rumbo a Sevilla, la llegada del segundo aviso de la flota de Nueva España, que informaba de las ventas y de lo que traería la flota en tornaviaje, tenía lugar desde comienzos de marzo a mediados de mayo, aunque lo normal era que arribase en el mes de marzo. Junto a las noticias y la correspondencia, los avisos también solían traer numerario de las Indias, tanto en fondos registrados como sin registrar. Con ese dinero, los mercaderes radicados en Sevilla pagaban algunas deudas, preparaban futuras cargas, y abonaban los derechos pertinentes. A partir de 1585, cuando los corsarios ingleses comenzaron a perturbar seriamente la *carrera de las Indias*, para hacerse con dicho dinero, los avisos también fueron, en ocasiones, objeto de robos y abordajes²⁵.

Durante el siglo XVI y parte del XVII, la Casa de la Contratación de Sevilla, al margen de los derechos reconocidos al Correo Mayor de las Indias, fue la principal encargada de despachar los navíos de aviso, contratando para ello los servicios de buques particulares, con cargo a los fondos de la avería o de la Real Hacienda. La encargada principal, porque, con carácter ocasional, la Corona confió al Consulado de Cargadores a Indias de Sevilla el despacho de tales embarcaciones: por ejemplo, mediante una Real Cédula de 9 de febrero de 1556, se le ordenó que enviase dos carabelas con noticias de la salida, para el Nuevo Mundo, de una armada francesa, cuya intención era robar en aquellos mares y puertos. El Consulado de Cargadores a Indias tenía competencia para conocer en todos los asuntos relacionados con el ejercicio del comercio indiano (seguros, fletes, quiebras), ya que, como decía la Real Provisión de 23 de agosto de 1543 que lo había creado, entendía «en las cosas é diferencias que tocan al trato y comercio de las mercaderías, así en compras y ventas, como en cambios y seguros y fletamentos á cuentas de entre mercaderes y compañías, y sus factores». Las Ordenanzas reguladoras de su funcionamiento fueron aprobadas por Real Provisión de 14 de julio de 1556²⁶. Pero, no fue hasta 1628 cuando el Consulado se comprometió definitivamente, mediante asiento, a prestar el ser-

²⁵ LORENZO SANZ, E., *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, t. II, pp. 309-326; y ORTIZ VIVAS, R., «Historia del Correo en la España de Ultramar (cap. III)», pp. 66-67.

²⁶ Véase HEREDIA HERRERA, Antonia, «Apuntes para la historia del Consulado de la Universidad de Cargadores a Indias, en Sevilla y Cádiz», en *AEA*, Sevilla, 27 (1958), pp. 219-279; *Id.*, *Las Ordenanzas del Consulado de Sevilla*, Sevilla, 1973; e *Id.*, «Los dirigentes oficiales del Consulado a Indias», en *II Jornadas de Andalucía y América*, Sevilla, 1984, t. I, pp. 17-236; COLLADO VILLALTA, P., «El Consulado de Sevilla: por un mayor protagonismo en la Carrera de Indias, 1591-1608», en *VV.AA., Andalucía y América en el siglo XVI*, La Rábida, 1982, pp. 275-305; y REAL DÍAZ, J. J., «El Consulado de Cargadores a Indias: su documento fundacional», en *Archivo Hispalense*, Sevilla, XLVIII (1985), pp. 147-152.

vicio de enviar avisos a las Indias. Dicho asiento fue suscrito por el Consulado y otros particulares para la administración de la avería por seis años, es decir, del importe de la distribución porcentual de los gastos que suponía la escolta que las armadas prestaban a las flotas de Indias, y que recaían sobre las mercancías transportadas y sus cargadores (en esto consistía la avería), depositando, entre otras condiciones de la contrata, 300.000 ducados de plata como fianza.

Según este asiento de 1628, el Consulado debía despachar cuatro avisos anuales, bajo la supervisión del presidente y de los jueces oficiales de la Casa de la Contratación, que facilitarían la adquisición del armamento necesario: dos para Nueva España y dos a Tierra Firme. Tal obligación fue renovándose periódicamente, incluido el compromiso del Consulado de enviar además los avisos extraordinarios que la Corona estimase necesarios, aunque, en la mayor parte de los casos, fueron empleadas naos particulares. Nunca fue del agrado del Consulado sevillano, sin embargo, la carga de despachar los avisos, cuyo coste recaía íntegramente de su cuenta, aunque tuviera que aceptar los asientos por imposición de la Corona. Como concesión que le permitiera resarcirse de sus gastos, el Consulado consiguió autorización para que parte de los navíos de aviso fueran cargados con mercancías, e incluso que se les permitiera llevar pasajeros. Como consecuencia de ello, otro inconveniente añadido fue que estas navegaciones sueltas rompían el sistema mercantil monopolístico indiano, basado en las flotas anuales y en el régimen de escasez en el abastecimiento, que aseguraba una fácil rentabilidad. En cualquier caso, las quejas y dificultades aducidas por el Consulado para seguir desempeñando el servicio hicieron que, desde 1638 a 1652, la Real Hacienda recuperase tal cometido. De nuevo, en 1652, el Consulado de Cargadores fue obligado a retomar sus antiguos compromisos, confirmando una carta acordada del Consejo de Indias, de 24 de diciembre de 1664, el acuerdo por el cual dicho Consulado y el comercio de Sevilla habrían de despachar, por su cuenta, cuatro avisos al año, «yentes, y vinientes, dos á Tierra firme, y dos á Nueva España», que serían, por otra parte, «barcos levantados (*construidos*) en el río de aquella ciudad». En 1676, por acuerdo mayoritario adoptado en junta general, el Consulado sevillano decidió aumentar el porte de los avisos que despachaba de sesenta o setenta toneladas a ochenta; y, en 1678, al suscribir un nuevo asiento con la Corona, aprobado por el Consejo de Indias el 9 de agosto de dicho año, el desplazamiento fue incrementado hasta las ciento diez toneladas, de las cuales cuarenta podrían ser cargadas con frutos de la tierra. Los diputados del Consulado sólo podrían visitar los navíos de aviso acompañados del juez de la Casa de la Contratación.

En 1693 fue estipulado otro asiento, aprobado mediante Real Cédula de 21 de septiembre, que incluía como novedad el aumento de los avisos anuales a ocho (cuatro para el Virreinato de Nueva España, y otros cuatro para el del Perú), que sólo podrían ser visitados por las personas que para ello destinase el

presidente del Consejo de las Indias, estando facultado el Consulado para tomar en préstamo, por su cuenta y riesgo, las cantidades de dinero precisas para la adquisición de los navíos y sus pertrechos. Una posterior Cédula, de 20 de noviembre de 1700, previno que «el buque de los cuatro avisos que ofreció despachar anualmente el Consulado, no exceda de cien toneladas, y se observe con ellos lo dispuesto en la de 21 de Septiembre de 1693». El número de ocho avisos al año quedó —teóricamente— estabilizado, y fijadas sus fechas de partida, en un Real Decreto de 29 de julio de 1718, por el que Felipe V dispuso que los cuatro destinados a Nueva España, y los otros cuatro dirigidos a Tierra Firme, zarparían «los dos primeros ... á principios de Enero de cada año; los dos segundos á fines de Marzo ó principios de Abril; los dos terceros á 15 de Junio; y los dos últimos á principios de Noviembre», aprovechando los tiempos «más regulares y á propósito para la navegación». Acto seguido, el presidente de la Casa de la Contratación de Indias en Cádiz, e intendente de Marina, Francisco de Varas, propuso al Consulado de Cargadores (que también se había trasladado y establecido en el puerto gaditano en 1717), por orden del rey, que siguiera encargándose del despacho de los avisos.

El Consulado, reunido en junta general el 2 de marzo de 1720, estudió las condiciones del asiento, presentadas en nombre de la Corona para su aceptación. En ellas se especificaba que el navío de aviso habría de tener de sesenta a cien toneladas; que no habría de transportar más que frutos de la tierra, y ningún pasajero, ni a la ida, ni a la vuelta; que a su mando iría un teniente de navío o de fragata, o un alférez, elegido entre los oficiales del Departamento de Marina de Cádiz, propuesto por el Consulado y elegido por la Corona; y que los sueldos del teniente o alférez y de la infantería de la guarnición del aviso serían abonados por la Real Hacienda, mientras que los bastimentos y raciones correrían por cuenta del Consulado. Por otra parte, los derroteros e instrucciones para el viaje serían señalados por el Consulado, que también repartiría la carga de frutos entre los individuos del comercio gaditano, permitiéndoles llevar el producto de dicha carga, en el tornaviaje, en oro y plata; los avisos destinados al Perú navegarían directamente a Cartagena de Indias, y regresarían desde allí a Cádiz, haciendo escala en La Habana; los despachados para Nueva España irían a Veracruz, retornando desde allí a Cádiz, también con una escala única en La Habana; la correspondencia oficial viajaría a bordo de los avisos custodiada por un *gentil hombre de pliegos*; y, en Veracruz o Cartagena de Indias, que eran los puertos de destino, quince días antes de iniciar el regreso, se avisaría a las autoridades para que remitiesen los despachos del real servicio, pero, de no efectuarse tal notificación, los navíos de aviso se harían a la vela; llegada la correspondencia a Cádiz, los pliegos oficiales serían entregados al intendente de Marina, y las cartas de los particulares al Correo Mayor de Cádiz.

Alegando el deterioro en el comercio, y la falta de fondos, el Consulado de Cargadores se negó a aceptar el asiento. Una Real Orden de 26 de marzo de 1720, comunicada al Consulado por Francisco de Varas, instó a los comerciantes a aceptar el despacho de los avisos. En otra junta general, convocada el 6 de abril, se introdujeron diversas modificaciones en el asiento, que fueron finalmente aceptadas por la Corona, siendo aprobado mediante una Real Cédula de 31 de mayo de 1720. Destaca, entre ellas, la contribución del uno por ciento de todas las mercancías y géneros venidos de América, que fue empleada, entre otros conceptos, para financiar el sistema de avisos; el que, finalmente, dichos avisos irían libres de toda carga comerciable, evitando incluso llevar hierro como lastre; y la alteración del número de tripulantes y de soldados que viajaban como guarnición, de los derroteros y escalas previstas, y del reparto y entrega de la correspondencia: las instrucciones para el viaje serían impartidas por los oficiales del rey, y no por el Consulado, no pudiéndose detener los buques más de dos meses en Veracruz, y más de cuatro en Cartagena de Indias y Portobelo; los navíos dirigidos a Tierra Firme llegarían a Cartagena de Indias, pero después se encaminarían a Portobelo, para recoger la correspondencia de la Audiencia de Panamá y del Perú, y los de Nueva España harían aguada en Puerto Rico, antes de desembarcar en Veracruz; por último, en Cádiz, la correspondencia particular y comercial no sería entregada al Correo Mayor de la ciudad, sino al propio Consulado, que se encargaría de hacerla llegar a sus destinatarios, evitando así costes en los portes. Con posterioridad, una Cédula de 18 de junio de 1732 previno que, a pesar de lo capitulado en el asiento de avisos sobre la prohibición de llevar frutos, atendiendo «el Rey á la instancia del comercio, y á lo que había manifestado la experiencia» (escasez de propietarios de naos dispuestos a prestar el servicio, elevación de sus gastos, y fraudes en los derechos por las cargas que frecuentemente llevaban ocultas, cuando no se concedían oficialmente permisos), se permitía que sí pudieran llevar carga comerciable²⁷.

Los avisos, como cualquier otro buque, estaban sujetos a la laboriosa tramitación de los expedientes de registro de ida y vuelta, exigidos por la Casa de la Contratación. Tales expedientes eran semejantes a los de todas las embarca-

²⁷ Archivo General de Indias (AGI), Indiferente General, legs. 1586 y 1960; *Recopilación de Indias*, IX, 37, leyes 3, 4, 15 y 18; VEITIA LINAGE, J. de, *Norte de la Contratación*, lib. I, cap. 20, núms. 36 y ss.; ANTÚNEZ Y ACEVEDO, R., *Memorias históricas*, pp. 117-119; HEREDIA HERRERA, A., «Asiento con el Consulado de Cádiz, en 1720, para el despacho de avisos», en VV.AA., *La burguesía mercantil gaditana (1650-1868)*, Cádiz, 1976, pp. 163-170; GARCÍA FUENTES, L., *El comercio español con América, 1650-1700*, pp. 41-43; y LÓPEZ BERNAL, José Manuel, «El Consulado de Cargadores a Indias de Sevilla y el despacho de Avisos a América en el siglo XVII», en *Atalaya Filatélica*, Sevilla, 45 (julio, 1989), pp. 7-10.

ciones que zarpaban de Sevilla y Cádiz con rumbo a las Indias, pero, lógicamente, al no llevar mercancías en muchas épocas, los trámites del registro se limitaban a la correspondencia transportada. En definitiva, en líneas generales, cada expediente de registro y despacho de avisos estaba integrado por: a) la escritura del asiento, firmada ante escribano, entre la Casa de la Contratación y el dueño del navío elegido para servir de aviso en un viaje o viajes concretos, así efectivamente estipulados; b) el acta de visita del navío, que incluía una descripción de sus características y equipamiento, las escasas armas de defensa que llevaba, la composición de la tripulación, y la relación de los bastimentos embarcados para el consumo diario; c) el registro de los pliegos de correspondencia, con especificación de su procedencia y destinatarios; y d) la instrucción que la Casa de Contratación entregaba al maestro, con la ruta que debía seguir. Con más detalle, se puede distinguir entre los registros de ida y de vuelta, siendo mucho más complejo y minucioso el primero. En el expediente de ida se diferenciaba entre el registro que quedaba en poder del oficio de despacho de la Real Armada, y el que empleaba el visitador cuando efectuaba la última visita al navío en el puerto de Sanlúcar de Barrameda, y que, a su regreso a Sevilla, entregaba en la Casa de Contratación. Además, el visitador tenía que remitir traslado de su acta de visita a los oficiales de la Real Hacienda de los puertos para los que era despachado el aviso.

Los expedientes que obraban en poder del oficio de la Armada llevaban asentados los siguientes documentos: una copia de la Real Orden por la que se mandaba, por conducto del Consejo de Indias, aprestar un navío para que viajase como aviso; el ofrecimiento del propietario del navío para llevar a cabo el viaje; los autos tramitados en la Casa de Contratación de Sevilla para fijar los capítulos y condiciones en los que se iba a realizar dicho viaje; el auto de ofrecimiento de fiador por parte del dueño del barco; y el registro de la correspondiente carta de fianza. Por lo que respecta al expediente de visita del aviso, se incluía: una copia de los autos tramitados en la Casa de la Contratación, fijando las condiciones del viaje; el nombramiento del maestro del navío; la petición del maestro de que se le despachase la autorización oportuna para poder cargar la *mercancía de permisión*, a la que acompañaba el documento justificativo de haber hecho efectivo el pago de los impuestos correspondientes en la Contaduría de la Casa de Contratación; los autos de la última visita al navío; la entrega de la correspondencia, incluyendo una copia de las instrucciones que se debían seguir en el viaje, y diversos testimonios del escribano dando fe de la entrega de los despachos; y el acta de salida del navío. En suma, los registros de los navíos de aviso se ajustaban a los requisitos exigidos para el despacho y registro de cualquier otra embarcación, que eran los siguientes: 1) la Real Orden para el despacho del buque, que iniciaba el expediente; 2) el pregón de dicha orden en los lugares públicos de Sevilla, Sanlúcar de Barrameda y Cádiz; 3) la

presentación de los dueños de navíos interesados en la Casa de la Contratación para ofrecer sus servicios, y, en caso de que nadie se presentase, los jueces oficiales de la Casa podían embargar el buque que considerasen oportuno; 4) los capítulos y condiciones estipulados entre el dueño del navío y los jueces oficiales; 5) la presentación de fiador y fianzas por parte del propietario del navío; 6) el nombramiento de maestre y piloto; 7) el pago del registro de las mercancías embarcadas; 8) la inspección que efectuaba el visitador al navío, una vez que estaba preparado para zarpar; 9) la entrega de la correspondencia, junto con el derrotero de navegación; y 10) la salida del buque. Como ya se ha apuntado, el registro de vuelta era mucho menos detallado, condensándose los siete primeros trámites burocráticos en un solo documento, apareciendo siempre después la inspección del barco por parte del visitador, y la entrega de la correspondencia remitida desde Indias. Ya en el puerto peninsular de llegada, se incluía una carta de manifestación de las mercancías que traía el navío, y la visita de venida, llevada a cabo por jueces oficiales de la Casa de la Contratación, así como la tramitación de la parte del pago estipulado que debía recibir el maestre a su regreso, y la justificación de los gastos habidos desde la salida. En el Consulado de Cargadores, el maestre tenía que entregar testimonio de la ruta seguida, y un cuaderno con los incidentes acaecidos a lo largo de la travesía²⁸.

Como sabemos, los avisos no constituyeron un sistema eficaz de comunicaciones postales entre España y las Indias durante los siglos XVI y XVII, dadas las dificultades que existían para que pudieran mantener contactos regulares y frecuentes entre ambos continentes. Estas dificultades se agravaban en caso de conflicto bélico, cuando flotas, galeones y avisos tenían que huir de los corsarios holandeses, ingleses y franceses. Pese a los obstáculos y retardos, las comunicaciones, sin embargo, nunca quedaron totalmente interrumpidas. Entre 1695 y 1718 zarparon para las Indias 54 navíos de aviso, principalmente para Cartagena de Indias y Veracruz; y, entre 1650 y 1700, fueron despachados un total de 116 avisos, es decir, una media anual de poco más de dos navíos, una

²⁸ Consúltase LÓPEZ GUTIÉRREZ, Antonio J. y SÁNCHEZ NUÑEZ, Pedro, *La nao de aviso «Nuestra Señora de Valme» y sus viajes a Indias (1652-1653)*, Dos Hermanas (Sevilla), 1988, pp. 11-63; y HEREDIA HERRERA, A., «Los Avisos, instrumentos de comunicación y de transporte», en *Actas del II Congreso de Historia de Andalucía. Andalucía y América*, Córdoba, 1994, pp. 89-94. Además de NAVARRO GARCÍA, Luis, «Pilotos, Maestres y Señores de Naos en la Carrera de las Indias», en *Archivo Hispalense*, Sevilla, 141-146 (1967), pp. 241-295; SERRANO MANGAS, F., *Los Galeones de la Carrera de Indias, 1650-1700*, Sevilla, 1986; CIA RODRÍGUEZ, Rafael, «Las rutas postales hispanoamericanas en el siglo XVIII: los Correos Marítimos», en *Actas del I Congreso Internacional de Hispánica*, Guadalajara, 1993, vol. I, pp. 515-526; y LÓPEZ BERNAL, Jose Manuel, «Las comunicaciones postales en América durante la época colonial (siglos XVI-XVIII)», en [ARCHIVO GENERAL DE INDIAS], *El Correo español en América*, Sevilla, 1996, pp. 23-34.

cifra muy alejada de los cuatro que el Consulado tenía obligación de enviar desde 1628, o de los ocho comprometidos desde 1693. Durante la Guerra de Sucesión, uno o dos avisos salieron rumbo a Cartagena de Indias todos los años, salvo en 1712 y entre 1714 y 1716; y también a Veracruz, excepto en 1706, 1708 y 1712, perdiéndose, en el período comprendido entre 1695 y 1718, seis de estas embarcaciones. Las extremas dificultades provocadas por la guerra se hicieron patentes a partir de 1705, cuando se tuvieron que conceder a navíos franceses licencias para llevar cartas, noticias y órdenes de la Corona española a las autoridades indianas. Estos barcos partían de puertos franceses, o de Cádiz, y, a veces, incluso algún navío de aviso español les cedía copias de sus pliegos de correspondencia para asegurar al máximo que las instrucciones reales llegaban a su destino. Entre 1705 y 1712, partieron con esta misión veintiún navíos franceses con dirección a Veracruz, uno para Santo Domingo, otro para Caracas, y otro a Buenos Aires. En la primera mitad del siglo XVIII, las salidas de los avisos y de los navíos de registro (muy numerosos éstos entre 1717 y 1730, aunque no fueron institucionalizados hasta 1739), contrarrestaron, con cierta eficacia, en el ámbito de las relaciones mercantiles, los problemas que planteaba la organización y partida de las tradicionales flotas y galeones.

Ante la evidencia de que el Consulado de Cargadores a Indias no cumplía con las condiciones capituladas en el asiento de 1693, ratificado en 1700, que le obligaba a enviar ocho avisos anuales a América, aduciendo los excesivos gastos que ello le suponía, Felipe V decidió liberarle de sus responsabilidades en esta materia, y estipular otro acuerdo con un particular, en concreto, con Diego de Zárate y Murga, marqués de Montesacro, consejero de Hacienda y caballero de la Orden de Santiago. Mediante el nuevo asiento, aprobado por Real Decreto de 23 de julio, y comunicado a las autoridades residentes en Indias mediante Real Cédula de 26 de octubre de 1707, a *Diego de Murga y Compañía* se le confiaba, en régimen de monopolio, el despacho de los avisos marítimos transatlánticos por un período de cuatro años, desde el 1 de agosto de 1707 hasta el 31 de julio de 1711. Dicho asiento comprendía, en realidad, todas las estafetas y correos de los Reinos de Castilla, Aragón, Italia, Flandes e Indias, con las «carreras de postas que están establecidas, en precio de un millón y ochocientos mil reales de vellón, que valen ciento y veinte mil escudos de plata, en cada un año». Las condiciones del pliego del contrato, por lo que se refiere a las comunicaciones postales indianas, incluían la expresa obligación del marqués de Montesacro y Compañía de construir, por su cuenta, fragatas o paquebotes que sirvieran como correos para los Reinos de las Indias, sin que se pudiera separar «del asiento de las estafetas el encargo de las fragatas, o paquebotes, ..., de manera que uno y otro hayan de correr debajo de una misma regla, y mano, mediante que en el precio del un cuento y ochocientos mil reales está inclusa esta regalía». Quedaba claro que uno de los principales objetivos de la suscrip-

ción del asiento era, para la Corona, restablecer el sistema anual de avisos, tan descuidado por el Consulado sevillano-gaditano, con el propósito de lograr «puntuales noticias del estado de aquellos dominios y el remedio de tantos abusos introducidos por falta de navegación».

Por lo tanto, el marqués de Montesacro, como asentista, armaría y despacharía seis fragatas cada año, de 120 toneladas de porte, aproximadamente, con tripulación española, que zarparían de los puertos de Andalucía rumbo al Perú y a Nueva España. Cada cuatro meses, partirían tres fragatas para cada uno de dichos reinos, aunque todavía no hubiesen regresado las despachadas el año anterior por pérdida o accidente, pudiendo detenerse en los puertos americanos hasta dos meses, como máximo. La correspondencia que habrían de transportar serían los pliegos y cartas que hubiesen abonado los portes correspondientes, «á razón de medio peso, escudo de plata, la onza, y por una carta sencilla dos reales de plata antigua en las partes donde se repartieren, observándose lo mismo con las que trajeren de vuelta de Indias». Únicamente quedaba exenta del pago de los portes la correspondencia dirigida al rey, o a los Consejos de Indias, de la Inquisición o de la Cruzada. Una vez en su lugar de destino, sería entregada en los oficios de las estafetas que se estableciesen en los puertos de Cartagena de Indias, Portobelo, Veracruz, Panamá y La Habana, donde se distribuiría, y se cobrarían los portes. Las fragatas-correo podrían cargar frutos de la tierra, e incluso hierro, acero, clavazón y herraje como lastre, retornando con productos de las Indias, oro y plata, tras pagar, en ambos viajes, los derechos correspondientes. También podrían embarcar pasajeros, cobrándoles el pertinente pasaje. El Consulado de Sevilla no podría cobrarles derechos de ninguna clase, excepción hecha de «los dos reales y medio de vellón por tonelada que hasta aquí se han cobrado por derechos de universidad». El Consejo de Indias, que sería el encargado de entregar los despachos oficiales, no podría cargar en los paquebotes «cosa alguna, sino es las cartas, y por esta razón (*tampoco*) detener las fragatas con cualquiera motivo, ni pretexto, porque sólo han de ser para la destinación de este asiento». Por último, una jurisdicción especial —«un juez conservador privativo para todas las dependencias de las dichas estafetas»— excluiría a la ordinaria en el conocimiento de los casos y litigios relacionados con este ramo de correos²⁹.

²⁹ AGI, México, leg. 480; y Biblioteca del Palacio Real de Madrid (BPR), Miscelánea Ayala, Mss., II-2844, ff. 261 r - 262 v: «Real Cédula de 26 de octubre de 1707 aprobando la capitulación hecha por el Marqués de Montesacro y Compañía, encargándose de los correos y estafetas de Castilla, Aragón, Italia, Flandes e Indias por cuatro años». También MUÑOZ OREJÓN, Antonio, *Cedulario americano del siglo XVIII*, t. II, *Cédulas de Felipe V (1700-1724)*, Sevilla, 1969, pp. 245-249; ALCÁZAR MOLINA, C., *Historia del Correo en América*, pp. 83-86 y 213-217; y CRESPO SOLANA, Ana, *La Casa de Contratación y la Intendencia General de la Marina en Cádiz (1717-1730)*, Cádiz, 1996, pp. 190-199.

La aplicación efectiva de este asiento fue, sin embargo, muy breve. En una carta datada en México el 12 de septiembre de 1708, el virrey de Nueva España, duque de Alburquerque, comunicó al rey que el primer buque-correo había arribado a Veracruz el 23 de mayo, procedente de Pasajes. Otras dos fragatas llegaron a salir de los puertos de Cantabria con rumbo al Perú y Nueva España, según consta en una Real Orden de 24 de febrero de 1708, comunicada al virrey del Perú, marqués de Casteldosrius, pero ya un anterior Real Decreto de 2 de enero había rescindido la obligación de despachar paquebotes a Indias, atendiendo «á los motivos que me han representado el Marqués de Montesacro y Compañía, haciendo dejación del permiso que les había concedido». La rescisión afectaba únicamente a «esta parte del asiento que (*Yo, el Rey*) les tengo aprobado», ya que el marqués continuó con el arrendamiento de los correos y estafetas de Castilla, Aragón, Italia y Flandes hasta la finalización de su contrata, que después pasó a manos de un nuevo arrendatario, Juan Francisco de Goyeneche, por otros cinco años, hasta el 10 de agosto de 1716, siendo finalmente nombrado juez superintendente y administrador general de las estafetas de dentro y fuera del Reino, el 8 de julio del mismo año, Juan Tomás de Goyeneche, con lo que el servicio postal pasó a depender, nuevamente, de la Corona, tras la fracasada experiencia de su entrega a manos de particulares. Las causas de la rescisión del asiento con el marqués de Montesacro, en lo que se refiere a los avisos indianos, fueron esencialmente, por una parte, la desfavorable coyuntura bélica que representó el período de la Guerra de Sucesión; y, por otro lado, la oposición del Consejo de Indias, más favorable a que el Consulado continuara despachando dichas embarcaciones. Como consecuencia de ello, los navíos de aviso volvieron a ser enviados por el Consulado de Cargadores, y el sistema americano de navegación postal continuó como había sido antes de 1707.

Pero las irregularidades en la salida de los avisos, y en la remisión y recepción de la correspondencia, en general, prosiguieron, como ya se ha señalado. Por eso, en los años que nos ocupan, varios proyectos de mejora de los correos marítimos fueron presentados al rey. Entre otros³⁰, destaca el que redactó el 6 de junio de 1713, antes de su partida de Cádiz, el príncipe de Santo Buono, virrey electo del Perú. Justificaba su propuesta, ante todo, alegando que el mal funcionamiento de las comunicaciones transoceánicas provocaba los mayores desórdenes en la administración virreinal y en el comercio con las Indias, aunque lo más grave era que tal deficiencia no se debía al «descuido,

³⁰ Por ejemplo, el «Proyecto de Don Carlos Broosh que propuso á S.M. en 14 de Febrero de 1736 para establecer Correo Marítimo por medio del despacho de paquevotos de dos en dos meses á Indias, baxo de diferentes artículos y condiciones, reducidas al número de embarcaciones, franquicias, toneladas, tripulación, carga, portes de cartas, situación de la Caxa principal, y dirección á las demás» (BPR, Miscelánea Ayala, Mss., II-2822, ff. 409 r - 413 r).

sino por los fines é intereses privados de los Virreyes y demás ministros de aquellas provincias, por el motivo de suponerse que la mayor autoridad que tienen en aquellos Gobiernos se funda en ... (*la*) distancia y dilación de respuestas, ..., seguros de que gastándose en qualquier respuesta, á lo que pueden presentar, y replicar en contrario á las órdenes de S.M., á lo menos dos ó tres años, aprovechan de un tal tiempo á su gusto». Se trataba, pues, de establecer un correo regular entre la Corte y Lima, en buques que partirían de Cádiz; en el caso de México, el autor sugería que el virrey de Nueva España propusiera un servicio regular paralelo.

El proyecto constaba de varias partes. En la primera, se estudiaban los costes de las fragatas-correo y su mantenimiento, el sueldo de las tripulaciones, y el gasto en los víveres necesarios para los viajes. En la segunda, se concretaba que la empresa consistiría en un asiento por diez o doce años, suscrito con algún particular, de forma que la Real Hacienda se ahorrara costes innecesarios, además de que las fragatas tendrían permiso para transportar también mercancías, abonando previamente los derechos correspondientes. En la tercera, se aludía a los tiempos de navegación que emplearían las embarcaciones postales para alcanzar los puertos de destino. El viaje de ida sería de Cádiz a Portobelo, después a La Habana, y de allí se retornaría a España. Los paquebotes desplazarían entre sesenta y setenta toneladas, de las cuales, treinta o cuarenta quedarían para cargar frutos vendibles en Indias. El importe de su venta, junto con los portes de las cartas cobrados en régimen de monopolio, serviría para rentabilizar la inversión del asentista particular. Los viajes serían cuatro al año: el primer paquebote zarparía de Cádiz el 1 de enero, llegando a Portobelo 45 días después, desde donde las cartas serían despachadas hacia Lima; tras esperar la llegada de la correspondencia procedente de la capital del Virreinato, saldría de Portobelo el 2 de marzo, arribaría a La Habana el 13 del mismo mes, y de allí regresaría a Cádiz, donde atracaría el 8 de mayo; mientras tanto, el segundo paquebote habría levado anclas del puerto gaditano el 24 de marzo, y, tras realizar el mismo trayecto, retornaría el 29 de julio; el tercer viaje se efectuaría entre el 12 de junio y el 17 de octubre; y el cuarto, y último, entre el 2 de septiembre y el 7 de enero.

El proyecto del príncipe de Santo Buono fue remitido a Felipe V por conducto del secretario del Despacho de Estado, José de Grimaldo. Desde el primer momento contó con la oposición decidida del Consejo de Indias, opuesto a cualquier pérdida de la exclusividad del Consulado de Sevilla-Cádiz en la expedición de los navíos de aviso. Pese a que, mediante un Real Decreto de 6 de diciembre de 1719, fue remitido al Consejo de Indias para su examen y deliberación, lo cierto es que no cuajó en nada efectivo. Bajo el Consulado de Cargadores a Indias, el despacho de avisos continuó con la falta de ritmo y frecuencia ya conocidas, hasta el punto de que, en una Real Cédula de 22 de sep-

tiembre de 1716, Felipe V prohibió que se enviase paquebote alguno a las Indias mientras no adoptase una resolución definitiva sobre tal cuestión. Con esta medida, la Corona pretendía fijar el número necesario de avisos que debían navegar a América, aparte de las flotas de Nueva España y de los galeones de Tierra Firme, pasando a depender de la Real Hacienda. El ya citado Real Decreto de 29 de julio de 1718 dispuso que anualmente partiesen de Cádiz ocho avisos, cuatro para Nueva España y otros cuatro al Perú: dos a principios de enero, dos a finales de marzo o primeros de abril, otros dos el 15 de junio, y los dos últimos a principios de noviembre. La falta de recursos de la Real Hacienda, tras la Guerra de Sucesión, hizo imposible que la Corona pudiera financiar el despacho regular de las fragatas-correo, pese a tan elogiables propósitos normativos: incluso se deliberó en el Consejo de las Indias, aunque fue lógicamente rechazada, acerca de una propuesta para remitir correspondencia a América aprovechando los correos marítimos holandeses que regularmente enlazaban Amsterdam con Curaçao. De ahí la imposición final, al Consulado de Cádiz, del asiento de 13 de mayo de 1720, aprobado mediante Real Cédula de 31 del mismo mes y año.

En el año 1720 fue igualmente publicado el *Real Proyecto para Galeones y Flotas del Perú y Nueva España, y para Navíos de Registro y Avisos*, que revigorizaba el secular sistema de navegación comercial en convoy con las Indias, fijando su salida del puerto de Cádiz en fechas determinadas: las flotas de Nueva España partirían el 1 de junio, y los galeones de Tierra Firme el 1 de septiembre. Cinco años después, en 1725, se estableció que la salida de los navíos de aviso tendría lugar cuatro meses antes de que zarpase la flota, es decir, el 1 de febrero para Veracruz, y el 1 de mayo para Cartagena de Indias. En 1723 y en 1733 (Reales Cédulas de 24 de febrero y de 11 de julio), fueron establecidas nuevas tarifas para el cobro de los portes marítimos de la correspondencia procedente de las Indias. Además, otra Cédula, de 12 de marzo de 1733, trató de reglamentar el despacho de los avisos dirigidos al Mar del Sur. Pero nunca el número de fragatas-correo enviadas fue el estipulado en los asientos, ni el previsto en las disposiciones reales, siendo un obstáculo añadido para el tráfico de la correspondencia el contrabando y el transporte ilegal —no registrado— de las mercancías que se cargaban en los avisos, lo que entorpecía su navegación, como recuerda una Cédula de 18 de junio de 1732, reiterada en 1741. Hubo años en los que los puertos americanos no recibieron ni un solo aviso: en 1732 y 1735, ninguno entró en Cartagena de Indias, y tampoco en Veracruz en 1723, 1730, 1731, 1733, 1736 y 1737. En una repetición de disposiciones legales que pone de manifiesto su verdadero incumplimiento, otra Real Cédula, de 21 de enero de 1735, que regulaba el despacho de los galeones y flotas, así como el método de comerciar los residentes en Indias con España, recordaba que «para evitar las perjudiciales demoras que se han ocasionado

hasta ahora á los navíos de galeones en los viajes anteriores, y estando establecido salgan avisos desde Cádiz á Tierra Firme de tres á cuatro meses ..., mando que siete meses antes que salgan á navegar los galeones ..., se despache un Aviso con la noticia de la partida de ellos, por considerarse necesitará de tiempo de cinco meses para llegar a Portovelo, subir los pliegos á Panamá y remitirse desde aquel Reyno á Lima, y los dos meses restantes para el despacho de las negociaciones, é intereses de aquellos comerciantes, y salir del Callao la Armada del Sur; ... y que dos meses después de haberse hecho á la vela el primer Aviso, salga otro con la ratificación de esta noticia». Por otra parte, además de la adecuación al despacho y ritmos de navegación de las flotas, otro problema de los navíos de aviso era que se detenían en los puertos americanos un tiempo superior al previsto legalmente, lo que obligaba a recordar a los virreyes de Nueva España y del Perú que las embarcaciones postales sólo podían permanecer en los puertos de Indias quince días (p. ej., la Cédula de 1 de febrero de 1755, dirigida al virrey de México)³¹.

Las críticas al régimen de avisos abundaron en el siglo XVIII, poniendo de relieve que su ineficacia no era la más adecuada política, ni económicamente. Con un sistema de flotas y galeones en decadencia, y en proceso de desaparición (desde 1739 se suprimieron los de Tierra Firme, y para Nueva España las salidas eran manifiestamente irregulares), durante largo tiempo se proyectó una política de comercio libre con las Indias, que culminaría en 1765 y 1778, con la intención de controlar más directamente las colonias del otro lado del Océano, para lo que se requería una reforma definitiva de las comunicaciones postales: éste fue el origen, ya en el reinado de Carlos III, del sistema de Correos Marítimos a

³¹ AGI, Lima, leg. 410: «Proyecto para el establecimiento de cuatro Navíos de Aviso anuales, entre España y las Indias», de 1713. Véase BOSE, W. B. L., «El proyecto sobre Correos Marítimos a las Indias, de 1713», en *Anuario de Historia Argentina*, Buenos Aires, II (1940), pp. 6-13; e *Id.*, «El despacho de los Navíos de Aviso y la Casa de Contratación», en *BAIFHP*, Madrid, 32 (enero, 1955), pp. 65-67; MUÑOZ OREJÓN, A., *Cedulario americano del siglo XVIII*, t. II, pp. 259-260 y 549; y t. III, pp. 288-290; BELLOTTO, M. L., *Correio Marítimo Hispano-Americano*, pp. 66-70; WALKER, G. J., *Política española y comercio colonial, 1700-1789*, pp. 44-45, 115-123, 140-146 y 287-290; PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P. E., *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715*, pp. 61-65, 143-150, 160-170 y 322-324; SERRA, Jorge Miquel; SEMPERE, José María, y MENÉNDEZ, Ángel, *El Correo Marítimo en el Río de la Plata*, Barcelona, 1984; CID RODRÍGUEZ, Rafael, «Los Correos Marítimos a las Indias en el siglo XVIII», en *Boletín de la Sociedad Española y Europea de Historia Postal*, Madrid, I (abril-octubre, 1989), pp. 21-40; y LÓPEZ BERNAL, José Manuel, «El Asiento del marqués de Montesacro de 1707-1708 para el despacho de buques-correos a las Indias», en *Atalaya Filatélica*, Sevilla, 48 (abril, 1990), pp. 7-10; y 49 (julio, 1990), pp. 7-11; e *Id.*, «Las comunicaciones postales hispano-americanas durante el siglo XVIII: el sistema de Avisos (1700-1764)», en *Atalaya Filatélica*, 50 (octubre, 1990), pp. 29-35; 52 (abril, 1991), pp. 5-10; 54 (octubre, 1991), pp. 3-8; y 55 (enero, 1992), pp. 3-6.

Indias. Su antecedente más inmediato fue diseñado por José del Campillo y Cossío, secretario de Estado y del Despacho de Hacienda, Guerra y Marina, e Indias, con Felipe V (1741-1743), quien, hacia 1743, redactó su *Nuevo sistema de gobierno económico para la América*, posteriormente incluido íntegramente en la segunda parte del *Proyecto económico* de Bernardo Ward, titulada *Sobre la América*, y escrito en 1762, aunque publicado póstumamente por Campomanes en 1779. Para mejorar el comercio, la administración de justicia y el gobierno en las Indias, Campillo proponía establecer «avisos fixos, que salgan regular, é indefectiblemente de Cádiz, ó de Galicia para la Habana, y de la Habana para Cádiz, de dos en dos meses, de mes á mes, ó con mas frecuencia, si se hallase necesario: el que saldrá de Cádiz, ó de Galicia, llevará los pliegos de todos los comerciantes del Reyno; y el que vendrá de la Habana, traerá los de toda la América». Cuatro o seis embarcaciones semejantes a los paquebotes ingleses, fuertes y veleros, navegarían directamente desde el puerto de Cádiz, o de algún otro de Galicia, hasta el de Cartagena de Indias, donde entregarían la correspondencia remitida a los Virreinos de Santa Fe y el Perú, Chile y Paraguay, retornando con la de estos territorios a La Habana, y de allí a la Península; un servicio idéntico se establecería entre Cádiz, La Habana y Veracruz³².

3. LOS CORREOS MARÍTIMOS O EL INTENTO DE ESTABLECER UN SERVICIO POSTAL PERIÓDICO Y EFICIENTE

Mediante una Real Orden de 21 de enero de 1764, Carlos III dispuso que se constituyese una Junta de ministros, cuyo cometido habría de ser el de examinar los medios precisos para establecer un correo «metódico» (periódico) entre España y las Indias Occidentales. Fue designado, como uno de sus miembros, Campomanes, en su doble condición de fiscal del Consejo de Castilla y de experto conocedor del servicio postal, pues, no en vano había desempeñado la Asesoría General del Juzgado de la Renta de Correos durante casi ocho años, entre 1755 y 1762. El 16 de febrero de 1764, la Junta elevó al monarca una consulta favorable al establecimiento de dicho correo marítimo indiano. El 24 de abril, otra Real Orden, expedida ese mismo día por la vía reservada de Estado, cuyo titular era el

³² CAMPILLO Y COSSÍO, José del, *Nuevo sistema de gobierno para la América: con los males y daños que causa el que hoy tiene, de los que participa copiosamente España; y remedios universales para que la primera tenga considerables ventajas, y la segunda mayores intereses*, Madrid, 1789 (ed. crítica de Manuel Ballesteros Gaibrois, Oviedo, 1993), pp. 184-194; y WARD, Bernardo, *Proyecto económico, en que se proponen varias providencias, dirigidas á promover los intereses de España, con los medios y fondos necesarios para su plantificación*, Madrid, 1779 (ed. facsimilar, Madrid, 1986), pp. 298-305.

marqués de Grimaldi, superintendente general del ramo, encargó a Campomanes la elaboración de un reglamento para el nuevo servicio, en unión de los dos administradores generales de Correos, Lázaro Fernández de Angulo y Antonio de la Cuadra. En dicha Real Orden se especificaban, además, los principales apartados que habría de tener tal reglamento: la fijación de las tarifas de los portes, las reglas de administración, los empleos que habrían de ser creados, sus funciones y obligaciones, sus prerrogativas, siempre dependientes de los administradores peninsulares y del superintendente general, etc. Debería extenderse, además, en la nueva planta de la Administración de Galicia, encargada del avío, despacho y recepción de toda la correspondencia de ultramar. Finalmente, se encargaba a Campomanes que expusiera los medios más convenientes para incorporar a la Corona los Oficios de Correos de América, «antes que se haga mayor (*la necesidad*) con la frecuencia de cartas que vayan en los paquebotes, y demás embarcaciones». Para ello, se le remitían varios papeles sobre los establecimientos de los Oficios de Correos en Indias (Perú, Buenos Aires y Nueva España), conteniendo noticias acerca de su organización y funcionamiento³³.

Tras recordarle, el 21 de junio, con una nueva Real Orden, la obligación que pesaba sobre él de confeccionar el reglamento previsto, Campomanes pudo notificar a Jerónimo Grimaldi, el 31 de julio de 1764, que ya había concluido su trabajo, que califica, no obstante, con la que luego sería su denominación oficial, la de reglamento provisional, ya que no convenía —dice— adjudicar al nuevo correo una regulación definitiva hasta que, una vez puesto en marcha, no se observase detenidamente su desarrollo. Para su extensión, se había puesto de acuerdo con su antiguo superior, el administrador general de la Renta, Fernández de Angulo, siendo después reconocido por uno de los vocales de la Junta constituida el 24 de enero, Jacobo José Sánchez Samaniego, marqués de San Juan de Taso, consejero de Hacienda —poco tiempo después sería nombrado, además, consejero de Castilla (Real Decreto de 7-VIII-1766)—, y antiguo oidor de la Real Audiencia de Panamá. A la propuesta de reglamento provisional acompañó Campomanes la minuta del Decreto regio con el que debería ser trasladado al Consejo de Indias, para que autorizase el nuevo establecimiento. Al día siguiente, 1 de agosto, Campomanes envió a Grimaldi los ejemplares de las ocho Instrucciones que había redactado para cada uno de los empleados del nuevo correo, junto con un informe orientativo sobre el sistema que había utilizado para planear su organización y funcionamiento.

Ante todo, se ocupaba de las tarifas, centrándose, acto seguido, en las mencionadas Instrucciones particulares. La primera detallaba cuáles serían las

³³ AGI, Correos, leg. 462 B; AGI, Indiferente General, leg. 1586; y APC, 47/21, 47/37-1, 47/37-2 y 47/37-3.

funciones encomendadas al administrador de La Coruña (aparecía como designado José Antonio López), encargado de dirigir y recibir la correspondencia transoceánica. Su principal misión era la de empaquetar en cajones dicha correspondencia, clasificándola y distribuyéndola según su destino: Puerto Rico, Santo Domingo, Cuba, Nueva España, Campeche, Honduras y Guatemala, Cartagena de Indias (Tierra Firme), Quito y Perú. El peso y el valor de la correspondencia remitida quedarían anotados en un libro de asiento, además de las *cartas de aviso* que tendría que redactar para cada uno de los administradores del correo en Indias, en las que relacionaría el número, peso y valor de las pertenecientes a cada distrito. También se preocuparía de acopiar provisiones para los paquebotes que hacían la travesía, y de reponer las jarcias, el velamen, el carenado, las municiones, etc. De todos estos gastos enviaría posteriormente relaciones mensuales a los administradores generales de la Renta. Finalmente, como a los paquebotes les estaba permitido llevar media carga por cuenta de comerciantes particulares, hasta un máximo de sesenta toneladas, le correspondía igualmente la percepción del importe de sus fletes. Por lo que se refiere a la correspondencia remitida de las Indias a Galicia, su única obligación se reducía a hacerla llegar al Oficio de Correos de La Coruña, que era el encargado de cobrar sus portes y dirigirla a sus diferentes destinos.

La segunda Instrucción estaba dedicada a los patrones o capitanes de los paquebotes. Sus funciones eran las propias de un capitán de barco, sujeto a las Ordenanzas de Marina: cuidar del mantenimiento de la disciplina entre la tripulación, del pago puntual de sus soldadas, y de la puesta a punto y conservación de la embarcación. En la navegación se seguiría una derrota concreta, que Campomanes indica con toda precisión (La Coruña-Puerto Rico-Santo Domingo-Cuba), ya que cualquier desviación voluntaria supondría incurrir en una grave responsabilidad. En caso de mediar necesidad, la desviación sería acordada entre el capitán y el piloto, anotando las razones en el derrotero de navegación, que después entregarían, a su regreso, firmado por ambos, al administrador de Indias residente en La Coruña. Estaba previsto el supuesto de que el paquebote fuese apresado por el enemigo, en cuyo caso, el capitán debería arrojar al fondo del mar todos los cajones de cartas. Si consentía, por otra parte, que se introdujese más de la media carga que estaba autorizada a ser fletada por particulares, cualquier contratiempo posterior sería de su exclusiva responsabilidad, así como también el contrabando que entrase en el paquebote. En definitiva, estos capitanes, que debían ser prácticos en la carrera de Indias, serían elegidos entre los más expertos en tal clase de navegaciones del Departamento de Marina de El Ferrol, y entre los pilotos de la Real Armada.

Las restantes Instrucciones particulares estaban dedicadas a los diferentes administradores de los Oficios de Correos que, repartidos por el continente e islas de América, debían encargarse de distribuir y hacer llegar la correspon-

dencia hasta el último y más apartado de sus rincones. Todas coinciden en una función uniforme, señalada a cada uno de sus titulares: la de recibir la correspondencia procedente de España, y despachar la recogida durante el tiempo que mediaba, hasta entonces, desde la salida del último paquebote hacia la Península. Un contador intervendría las relaciones de portes cobrados, que mensualmente eran remitidas a los administradores generales de la Renta en España. La Administración de Correos de la isla y ciudad de Puerto Rico habría de ser una de las principales, dado el gran número de *Cajas* o Administraciones subalternas que de ella dependían, prácticamente todo el Virreinato de Nueva Granada: Santa Marta, Maracaibo, Caracas, Cumaná, Río-Orinoco, y las islas de Margarita y Trinidad. La gran extensión del distrito explica que una red de balandras y embarcaciones destinadas al comercio insular se encargase de repartir la correspondencia recibida de Puerto Rico, cuidando de su despacho administradores delegados o comisionados, radicados en los puertos e islas de los parajes mencionados, que, a cambio de un salario, enviarían relaciones mensuales al administrador general de Puerto Rico. Los navíos de las Compañías de Caracas y de Barcelona, que comerciaban en estos territorios, también estaban obligados a consignar en manos de tales administradores delegados los cajones de cartas que portasen. El gobernador de Puerto Rico, al que se le concederían facultades de subdelegado de la Renta, y el auditor y el alcalde mayor de la isla habrían de facilitar la labor de establecimiento del nuevo Correo marítimo. Por su parte, el presidente de la Real Audiencia de Santo Domingo habría de auxiliar, igualmente, con su autoridad, el nuevo establecimiento, aunque el administrador de la isla estaría subordinado al de Puerto Rico.

En Cuba serían erigidas dos Administraciones, una en San Cristóbal de La Habana, y otra en Trinidad, Xagua u otro puerto situado al sur de la isla, desde donde se encauzaría la correspondencia dirigida al Perú y Tierra Firme. Por su situación geográfica, la isla de Cuba era el punto de destino de la mayor parte del correo indiano, ya que, a partir de allí, podía ser repartido, bien en balandras específicamente destinadas a ello, bien en las embarcaciones que comerciaban con el continente. Desde La Habana, tres balandras deberían traer y llevar la correspondencia a Campeche y Veracruz; y desde el puerto del sur de la isla, dos balandras harían lo mismo con los puertos de Cartagena de Indias y Portobelo, abriendo, de esta forma, la ruta del Perú y Tierra Firme. Al igual que en Puerto Rico, el gobernador de Cuba sería el encargado de acelerar la puesta en marcha de la Administración de Correos, y de sus Subdelegaciones en los puertos de la isla, dependientes de ella. La designación de sus empleados correspondería, sin embargo, a los administradores generales de la Renta, resolviendo, en última instancia, como superintendente del ramo, el marqués de Grimaldi. La importancia de Cuba como centro de recepción y envío del correo

de las Indias obligaba, sin duda, a extremar las precauciones a la hora de nombrar a los empleados de más confianza y capacidad, puesto que de ellos iba a depender, en gran medida, el triunfo o el fracaso del proyecto. En Nueva España eran tres las Administraciones proyectadas: México, Campeche y Veracruz, descritas como «los boquetes de esta correspondencia y de la que vaya por las Indias á Filipinas»; y, en Tierra Firme, otras tres: Portobelo, Cartagena de Indias y Caracas. Las cartas dirigidas al Virreinato del Perú eran despachadas en Portobelo, por tierra, hasta Panamá, sobre la Mar del Sur, donde eran nuevamente embarcadas, y conducidas hasta el puerto del Callao, siguiendo después, por vía terrestre, hasta Lima. La correspondencia destinada al Virreinato de Nueva Granada era desembarcada en Cartagena de Indias, y encaminada por tierra hacia Bogotá y Quito. Los pliegos remitidos a las Islas Filipinas pasaban por México, siendo llevados desde Veracruz al puerto de Acapulco, también sobre la Mar del Sur, desde donde se despachaban a su destino. En el Perú, la correspondencia para Tucumán y Buenos Aires era remitida hasta Cuzco y Potosí, y de allí se conducía, mediante *chasquis* o correos indígenas a pie, hasta su destino; la de Paraguay iba por Santa Cruz de la Sierra a La Asunción; y la de Chile se expedía, por vía marítima, hasta Valparaíso³⁴.

El 2 de agosto de 1764, el marqués de Grimaldi acusó recibo de las Instrucciones, del Reglamento provisional, del informe y de la minuta de Real Decreto remitidos por Campomanes. Cuatro días después, Carlos III rubricó el Real Decreto de establecimiento del nuevo Correo Marítimo a Indias. En él, su dirección suprema era confiada al secretario del Despacho de Estado, en cuanto que era también titular de la Superintendencia General de la Renta de Correos y Postas, de dentro y de fuera del Reino, con idénticas facultades a las ostentadas en España; además, se reconocía a todos los empleados en Indias el goce de las exenciones y prerrogativas del fuero de Correos, quedando sujetos a las «ordenanzas aprobadas por mí para (*su*) manejo, y gobierno». El Reglamento provisional, elaborado asimismo por Campomanes, fue aprobado y promulgado el 24 de agosto. En él se establecían las reglas generales que deberían regir la puesta en funcionamiento del nuevo sistema de comunicaciones postales. El primer día de cada mes, si el tiempo lo permitía, debía salir un paquebote del puerto de La Coruña (de los ocho destinados a este servicio, cuyos nombres también escogió, en su casi totalidad, Campomanes: las fragatas *El Rey*, *El Príncipe*, *Colón*, *Cortés*, *Pizarro*, *Magallanes* y *Quirós*; y el bergantín *Gallego*, aunque hubo también otro bautizado como *Grimaldi*), portando los pliegos y la correspon-

³⁴ Las aludidas Instrucciones particulares se hallan en AGI, Indiferente General, leg. 484, y en APC, 56/3; sus borradores, enmendados por Campomanes de su puño y letra, en APC, 58/2. También APC, 47/37-4 y 47/37-5.

dencia que le entregase el administrador particular allí destinado (cap. I). El parte, pasaporte o permiso necesario para emprender la navegación debía ser facilitado al patrón del paquebote por el capitán general del Reino de Galicia, en el que también concurría el cargo de subdelegado de la Renta de Correos. En dicho parte, el administrador de La Coruña anotaría «la hora y día en que se entreguen las valijas al patrón, con expresión del número de ellas, su respectivo peso y parage á que van destinadas» (cap. II). El administrador del puerto de San Cristóbal de La Habana, al que se dirigiría directamente el paquebote que saliese de España, apuntaría en el parte, a continuación de las anteriores anotaciones, el día y la hora de su arribo, y de la recepción de las valijas; y en un libro tomaría razón de todos los partes que mensualmente fuese recibiendo, de modo que pudiera comprobarse el tiempo empleado en cada viaje. El patrón del paquebote, a su vez, devolvería el parte original, en el viaje de regreso, al administrador del Correo de Indias residente en La Coruña, con expresión de las valijas que retornaban, y de su peso y destino. Este registro minucioso de la correspondencia por medio de partes se complementaba con la obligación del administrador de Indias de anotar, igualmente, el día y la hora del arribo, y de la recepción de las valijas (caps. III y IV). De esta forma, se podía fácilmente controlar tanto la correspondencia remitida como el tiempo transcurrido en cada viaje, y sus posibles demoras.

Las fragatas-correo o paquebotes no podían detenerse más de quince días en los puertos de España o de las Indias, es decir, el tiempo preciso para ser reparados y emprender el regreso (cap. VI). Su concreta derrota, a la que ya nos hemos referido, es detallada en los capítulos VII a XI del Reglamento provisional; y la distribución de las valijas de correspondencia por toda América, en los capítulos XII a XVIII. En San Cristóbal de La Habana debía situarse, como ya se ha indicado, «la Caxa general de dirección de la correspondencia de España á Indias» (cap. XII). Su administrador era el encargado de hacer llegar las cartas a sus puntos de destino. Por lo que se refiere al Virreinato de Nueva España, las dirigiría al puerto de Veracruz en tres balandras, cuya partida se sincronizaría con las llegadas de los paquebotes, de modo que «los pliegos del primer Correo de España les conduzca la primera balandra á Vera-Cruz, los del segundo la segunda, y así sucesivamente, ..., de forma que haya siempre una balandra en viage y otra en cada puerto de San Cristóbal de la Habana y Vera-Cruz, por ser navegación regular de 10 á 15 días la ida á Vera-Cruz en todos tiempos, y de 25 á 35 la vuelta á la Habana» (cap. XIII). A su vez, el administrador del Oficio de Correos del puerto de Veracruz se ocuparía de encaminar la correspondencia a la ciudad de México, cuyo administrador, por su parte, recibiría y remitiría las valijas de correo para la Administración de La Coruña (cap. XIV). Muy parecido era el proceso de distribución de los pliegos de correspondencia dirigidos al Virreinato del Perú y a Tierra Firme. Desde un puerto situado al sur de la isla de

Cuba (Trinidad o Xagua), varias embarcaciones ligeras los transportarían hasta las Administraciones de la Corona situadas en Cartagena de Indias y Portobelo, las cuales llevarían «la debida quenta y razón con los que en aquellos parages tenga establecidos el Correo mayor del Perú y Tierra-firme, quien sólo continuará cobrando por ahora los portes de tierra, satisfaciéndose á S.M. el porte de mar según tarifa» (cap. XVI). Puesto que en los Virreynatos de Nueva España y del Perú se hallaban enajenados los Oficios de Correo Mayor, propiedad, en última instancia, de los herederos del doctor Lorenzo Galíndez de Carvajal, los condes del Castillejo y del Puerto, en el capítulo XVII del Reglamento provisional se anunciaba que, por «ser incompatible su subsistencia con el nuevo establecimiento ..., S.M. ha resuelto formar una Junta particular de ministros de toda integridad é instrucción que entienda en esta materia», y que indicase los medios que habrían de seguirse para lograr su incorporación a la Corona.

Las tarifas de los portes de la correspondencia incluían la prohibición de cualquier exención para las llamadas cartas de oficio, con objeto de evitar los grandes fraudes que al amparo de tal privilegio llevaban a cabo los miembros y el personal subalterno de todos los tribunales y Secretarías de Estado y del Despacho de España e Indias, y que se extendía al Consejo de Indias, a la Casa de la Contratación de Cádiz, a las Compañías privilegiadas de comercio, y, en general, a los diferentes puertos americanos: «Nadie en España ni en las Indias será esento de este porte, aunque sean los Virreyes, Gobernadores, Capitanes generales, Audiencias, tribunales de Inquisición, Cruzada, ni otros algunos, aunque lleven los pliegos el sello Real de Castilla y León, para cortar de este modo los fraudes que se experimentan, debiendo llevar quenta y razón de los portes, en lo que sea de oficio, para cobrarlo de las penas de Cámara y gastos de justicia en lo que toca á los tribunales, y á los gefes políticos y militares se abonará por la Real Hazienda». Cada administrador de Correos, en los puertos peninsulares (San Sebastián, El Ferrol, Sevilla, Cádiz, Tenerife, Cartagena y Barcelona) y americanos, dispondría de tarifas certificadas por el contador principal de la Renta, Julián López de Ayllón, que serían expuestas al público. También estaba prohibido que las embarcaciones particulares —mercantes, navíos de guerra o avisos— pudieran llevar cartas sueltas a las Indias, con el mismo objetivo de atajar fraudes en perjuicio «de este ramo de Correos, el qual no podría costearse si en él se disimulasen». En cambio, sí estaba facultada la Administración del Oficio de La Coruña para remitir, en cualquier embarcación mercante o de guerra, valijas de correspondencia al administrador de la estafeta de su puerto de destino, y hacer retornar las que allí hubiere. Con esta medida, se intentaba favorecer el comercio y el intercambio postal (controlado) entre ambos continentes (cap. XIX).

El fuero particular de Correos, activo y pasivo, se extendía en favor de todos los empleados de las dependencias de América, que se gobernarían, ade-

más, por las mismas Ordenanzas vigentes en la Península. Alcanzaba, asimismo, la condición de aforados a los capitanes y tripulaciones de los paquebotes y balandras encargados del transporte de los cajones de correspondencia y de las valijas, de tal modo que los Juzgados de Marina y de Indias no podrían conocer de las causas relacionadas con ellos. La única excepción era la fiscal, puesto que solamente «los ministros del resguardo de las Rentas Reales podrán hacer su oficio en la forma misma que se practica con los Correos en España, sin detenerlos en los puertos ni en las puertas, y acompañándoles un guarda ó vista hasta el oficio, á cuya presencia se abran las valijas ó caxones para que pueda reconocer si hay algún fraude». La resolución de cualquier incidente que se suscitase en materia postal quedaba reservada a la jurisdicción especial de los administradores generales de Correos de España, directamente subordinados al primer secretario de Estado como superintendente general del ramo, quien, por su parte, podría nombrar subdelegados de la Renta en cualquier lugar de las Indias, a fin de instruir y remitir a España las causas que fuesen incoadas, castigar los excesos de los empleados, y reconocer los géneros que hubiesen sido decomisados en los paquebotes, a los cuales les era permitido llevar, como ya se sabe, la mitad de su flete a cargo de comerciantes particulares (caps. XX y XXI). Por último, el despacho pronto y efectivo de la correspondencia, y su carácter secreto, se salvaguardaba prohibiendo que tanto las justicias ordinarias como los tribunales superiores de Indias pudieran introducir personas de su confianza en los Oficios, ni detener los paquebotes en las plazas de armas con el pretexto de esperar algún tiempo a que su gobernador concluyera la redacción de la carta que pretendía enviar (cap. XXII)³⁵.

³⁵ AGI, Indiferente General, leg. 1586: «Reales Decretos, tarifas y papeles sobre el establecimiento del Correo Marítimo a Indias, 1764-1805»; AMN, Mss., 833, doc. 14: «Reglamentos de Correos á Indias, de 1764 y 1809»; y AMN, Mss., 2.420, doc. 8, ff. 66 r - 80 v: «Observaciones sobre los Correos Marítimos de La Coruña, de 7 de febrero de 1788». También APC, 47/21 y 56/3; y APC, 64/14: «Reglamento provisional que manda S.M. observar para el establecimiento del nuevo Correo mensual, que há de salir de España á las Indias Occidentales». Sobre la incorporación a la Corona de los Oficios de Correos de Indias, VALLEJO GARCÍA-HEVIA, José María, «El Correo Mayor de las Indias (1514-1768)», en *Actas del XII Congreso del Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano*, celebrado en Toledo del 19 al 21 de octubre de 1998, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de Toledo, Universidad de Castilla-La Mancha, en prensa. Por otro lado, quede constancia de que Campomanes no sólo se ocupó de idear y ejecutar la parte normativa del proyecto de correos ordinarios indianos: también se preocupó de sus más mínimos detalles, y de su inicial puesta en marcha. Así, en abril de 1764 redactó unas instrucciones para el capitán de navío, Pedro Castejón, designado por Grimaldi como comisionado para la adquisición de cuatro o cinco de los paquebotes que habrían de ser destinados al nuevo servicio. En ellas, Campomanes recomienda a Castejón que la compra se efectúe en las costas de Vizcaya y Guipúzcoa, o, en su defecto, en Burdeos. Deberían ser embarcaciones de unas ciento veinte toneladas de porte, veleras y en buen estado de conservación, para lo que tendría que informarse de los propietarios de navíos de la zona, y de los factores de la Compañía de

La publicación del Real Decreto de 6 de agosto de 1764 suscitó inmediatas y vehementes protestas por parte del Consulado de Cargadores a Indias de Cádiz, y del mismo Consejo de Indias. El Consulado gaditano elevó al rey una representación el 21 de agosto, en la que se mostraba radicalmente contrario al nuevo establecimiento. Aducía, para ello, que era preferible mantener el sistema de avisos anuales, costeados, como siempre, por los comerciantes indianos, de acuerdo con lo estipulado en el asiento de 1720. En aras de unas mejores comunicaciones postales, llegaba a ofrecer, sin embargo, una mejora de las mismas, al afirmar que «la frecuencia con que llegan casi todos los meses embarcaciones de Vera-Cruz, de Cartaxena, de la Habana y otras partes con cartas, y noticias de aquellos Reynos, ha dado motivo para que en tiempo de paz rara, ó ninguna vez, se haya mandado despachar los ocho Avisos anuales, á que se obligó el comercio, porque no han parecido precisos á los ministros de V.M.; pero, sin embargo, si ahora se conceptúa conveniente que se despachen, no sólo ocho sino doce Avisos está el Consulado prompto á ejecutarlo». De este modo, no resultaría necesario aumentar los portes de las cartas remitidas, como era imprescindible para mantener el costoso servicio de los Correos marítimos de La Coruña. En suma, el Consulado pretendía que la correspondencia entre España y América se conservase «libre, como hasta ahora», sobre la base de navíos de aviso despachados desde Cádiz —o desde cualquier otro puerto, si así conviniese—, a cargo del comercio con las Indias.

La oposición manifestada por el Consejo de Indias intentó ser más contundente en sus argumentos, y se articuló a través de dos consultas dirigidas a Carlos III, una de 23 de agosto, evacuada con ocasión del examen que se verificó sobre el Real Decreto de creación del Correo Marítimo, y otra posterior de 4 de octubre de 1764, que analizaba el Reglamento provisional de 24 de agosto. Para los consejeros de Indias, el primer inconveniente era el perjuicio notorio que sufriría la Real Hacienda con el nuevo servicio postal, y también los comerciantes radicados en Cádiz, ya que, además del peligro del contrabando, las licencias para transportar mercancías con las que contaban los paquebotes producirían dos graves males: «lo primero, quanto más lleven los correos, ó paquebotes, irá menos en los registros; y lo segundo, porque turvará todo el

Caracas en San Sebastián. Los paquebotes adquiridos, que deberían serlo con todos sus pertrechos y repuestos, serían remitidos al puerto de La Coruña, donde el marqués de Croix, capitán general del Reino de Galicia y subdelegado de Correos, tenía órdenes precisas para acomodarlos. El importe de todos los gastos correría por cuenta de la Renta de Correos. Las tres o cuatro embarcaciones que faltaban, hasta completar el número previsto de ocho, se deberían construir en España, para lo cual Castejón tenía que informarse, asimismo, de «un buen constructor, y en qué parage de la costa del Océano en que haya más copia de maderas se podrá poner la grada de construcción, á fin de que se vaia reponiendo por el mismo medio el Correo de los paquebotes que se inutilicen» (APC, 47/21).

orden del comercio, que no puede fixar ningún supuesto en sus compras, y ventas, con la expectativa de un paquebote, ó balandra mensual, sin que éste parezca encarecimiento, pues á la llegada de qualquiera es corriente, por tres ó quatro meses, la entera suspensión de las negociaciones, hasta que los comerciantes se hallen enteramente instruidos de lo que lleva, y del estado de las cosas de Europa». Está claro que en la iniciativa regia de los Correos marítimos ordinarios a Indias el Consejo temía encontrar el principio del fin para el monopolio mercantil gaditano. Por eso, la mejor solución era volver al viejo sistema del asiento de 1720, a la expedición de avisos por cuenta del Consulado de Cádiz, que incluso también podría comprometerse a despachar un navío mensual desde La Coruña. Tales avisos navegarían directamente a Veracruz, Portobelo y Cartagena de Indias, y retornarían a Cádiz, haciendo escala previa en La Habana, donde recogerían la correspondencia allí acumulada. Había que tener en cuenta, por otra parte, que el establecimiento del Correo marítimo entre La Coruña y La Habana habría de facilitar, desde luego, el giro postal entre ambos puertos, pero ello sería en detrimento de la correspondencia procedente de Nueva España y del Perú, que tenía que ser encaminada necesariamente a La Habana para ser transportada a la Península.

Sostenía el Consejo de las Indias que el despacho de buques-correo mensuales a La Habana no remediaría la tardanza en la decisión de los pleitos, informes, consultas, peticiones y expedientes procedentes de aquellos dominios ultramarinos, puesto que la solución dependía más de una eficaz racionalización de la organización y del funcionamiento administrativos. Por otro lado, la periodicidad mensual en los viajes de los paquebotes facilitaría el contrabando, y el envío fraudulento e ilícito de caudales y mercancías, entre España y las Indias. A la pérdida de los debidos derechos por parte de la Real Hacienda se uniría una elevación notable de los gastos de mantenimiento, gravados con los salarios de los numerosos empleos que específicamente tenían que ser creados: administradores, interventores, oficiales, conductores, maestros de postas, postillones, etc. Finalmente, la consulta del Consejo de Indias abordaba una cuestión que, a la postre, habría de ser tenida muy en cuenta. Los virreyes, en América, eran los superintendentes generales de todos los ramos de la Hacienda Real, pero se les dejaba sin posibilidad de intervenir en el de Correos, ya que la Superintendencia General en esta materia era ejercida exclusivamente por el titular de la Secretaría del Despacho de Estado, del que dependían única y directamente los administradores generales de Correos y los demás empleados en Indias. Esta falta de una autoridad intermedia americana en el ámbito postal fue corregida de inmediato, al ser atribuido a los virreyes, capitanes generales, presidentes de las Audiencias, y gobernadores, el cargo de subdelegados del superintendente general para los asuntos del Correo marítimo indiano.

El 23 de diciembre de 1764, Campomanes pergeñó unas interesantes observaciones, dirigidas, con carácter de informe, a Grimaldi, sobre esta segunda consulta del Consejo de Indias, de 4 de octubre. Hay que tener presente, a este respecto, que el principal enemigo de la empresa de los Correos marítimos fue el Consejo de Indias, y que si bien se pudo superar tal obstáculo, ello fue sólo gracias al apoyo expreso y personal de Carlos III. Cuenta significativamente el entonces fiscal del Consejo de Hacienda, Francisco Carrasco de la Torre, marqués de la Corona, en sus *Cuadernos sobre gobierno y administración*, redactados entre 1775 y 1777³⁶, al tratar de la creación del servicio de paquebotes indianos, que «á la verdad son cosa útil para el Estado y para el comercio; y tubo que superar la oposición que hizo á este establecimiento el Consejo de Indias y su Presidente, entonces el Marqués de San Juan; pero ésto no costó más trabajos ni batallas que un despacho en que el Rey despreció la oposición y mandó que siguiera el establecimiento». Ello explica que Campomanes denuncie lo que considera grave desconocimiento en la materia y mala fe por parte del Consejo de Indias, todavía no resignado a desaprovechar la ocasión de desacreditar un proyecto que no había podido controlar, ni dirigir. En primer lugar, no eran treinta y seis las embarcaciones destinadas al nuevo servicio, como pretendían los consejeros, sino trece: ocho paquebotes en La Coruña, tres balandras en Veracruz, y dos en Cartagena de Indias. Tampoco aumentaría el contrabando hacia América, puesto que jamás habían «salido navíos á Indias con más estrecha orden»; ni se trataría de un gasto inútil, ya que «las solas cartas á la América ascienden en dos meses á casi 170.000 reales, por la vía de los paquebotes, y demás embarcaciones, sin contar las respuestas, ni los fletes moderados que sean los derechos que (se) piden en la Coruña». Tampoco resultaban gravosas para la Real Hacienda, ni para los vasallos de la monarquía, las preeminencias que como aforados eran concedidas a los empleados del nuevo Correo, ni el cobro de las cartas que venían de Indias. En ambos casos, su concesión y percepción respectivas estaban previstas en las leyes. Y no era una novedad, en absoluto, el hecho de enviar embarcaciones con correspondencia a las Indias, dado que ya «antes del año de 1628 iba y venía ... en avisos que tenía el dueño del Correo de Indias, como se puede ver en Beitia (*José de Veitia y Linage*), en su libro intitulado *Norte de la Contratación*».

Acusa Campomanes al Consejo de Indias, además, de desconocer que «el Correo marítimo de Indias, y el que se sirve en España, se incorporaron a la Corona en el citado año de 1707, por que á hallarse con noticia de este hecho (aunque notorio) no era posible desconociesen tanto las Regalías de S.M.». Por

³⁶ Han sido publicados por BERMEJO CABRERO, José Luis, *Estudios de Historia del Derecho y de las Instituciones*, Madrid, 1989, pp. 113-169, en concreto, p. 159.

eso, recomienda no admitir la propuesta de requerir informes de los virreyes y gobernadores de Indias sobre lo acertado o no del nuevo establecimiento, ya que resultaba evidente que «á ningunos dará más el nuevo Correo que á Virreyes y Gobernadores, porque por este medio se sabrá con puntualidad lo que pasa, y no podrán impedir lleguen las quejas en derecho, como ha sucedido hasta aquí que los pliegos iban y venían por su mano». Por último, una de las observaciones del Consejo de Indias a su proyecto que más irritó a Campomanes, tratando de mantener el monopolio del comercio gaditano, fue su oposición interesada a que el puerto de La Coruña fuese la base del recién creado servicio marítimo. De ahí que la respuesta fuese contundente, en la línea de los vientos favorables a la inminente apertura del comercio, de un comercio libre, con las Indias: «El puerto de la Coruña en lo antiguo tenía la contratación de la especería, y sería por lo mismo de alabar la benignidad del Rey en volver á poner en alguna actividad la Provincia de Galicia con establecer allí los paquebotes; sin hacer tantas declamaciones contra el corto comercio que pueden hacer sus nacionales en la media carga de los ocho paquebotes con un espíritu de partido á favor de Cádiz, como si á este último puerto le tocase de derecho un comercio exclusivo á las Indias».

La respuesta real a la consulta del Consejo de Indias de 4 de octubre, adoptada el 31 de diciembre de 1764, se hizo eco, por mediación del marqués de Grimaldi, de algunos de los argumentos esgrimidos por Campomanes. En ella, Carlos III no se avenía a alterar lo resuelto en el Real Decreto de 6 de agosto, ni en el Reglamento provisional de 24 del mismo mes, ya que su voluntad firme era la de «restablecer á la Corona en el disfrute y pleno uso de su regalía, incorporada en ella desde el año de 1707, y que por descuido encontré abandonada á mi ingreso al trono, de lo que se han seguido notables perjuicios al estado, y á mis vasallos, que no era justo permitir continuasen sin faltar á tan importantes fines, y contravendría lo mismo que substancialmente disponen las leyes de Indias en esta materia». En suma, el decidido apoyo regio, y la vigencia práctica del Reglamento provisional cuando el Consejo de Indias todavía se hallaba elaborando su consulta de oposición, impidieron que los enemigos de la nueva institución postal alcanzasen el éxito que perseguían, lo que le permitió a ésta consolidarse, de ese modo, por la vía de los hechos consumados³⁷.

En la puesta en funcionamiento de los correos marítimos y terrestres de Cuba y Nueva España desempeñó un papel muy destacado José Antonio de Armona y Murga, que luego llegaría a ser corregidor de Madrid entre 1776 y

³⁷ AGI, Indiferente General, leg. 1586; Archivo Histórico Nacional (AHN), Estado, lib. 245, s. f.; APC, 64/56; y BELLOTTO, M. L., *Correio Marítimo Hispano-Americano*, pp. 71-90.

1792³⁸. Armona, contador de Almojarifazgos y Puertos Secos de la aduana de Huelva, después comisionado para la revisión y ordenación de las rentas recaudadas en Extremadura, fue llamado a la Corte por su protector, Jerónimo Grimaldi, en marzo-abril de 1764. En su *Casa de las Siete Chimeneas*, en la calle de las Infantas, el marqués de Esquilache, secretario de Estado y del Despacho de Hacienda, en compañía del marqués de la Ensenada, del director general de la Renta del Tabaco, marqués de Robledo de Chavela, y del superintendente general de la Real Hacienda, Rosendo Sáez de Parayuelo, le encomendó la reorganización de la hacienda cubana, muy mermada por los gastos militares tras la ocupación británica de La Habana. Con la firma del Tratado de París de 5 de febrero de 1763, España había recuperado las plazas de Manila y La Habana a cambio de concesiones comerciales, y de sus posesiones en la Florida. Era preciso, pues, incrementar la recaudación de los tributos en Cuba, creando para ello nuevos impuestos sobre el tabaco y el alcohol, de forma que pudiese cubrir aquel territorio sus propios gastos. Al mismo tiempo, su hermano, Francisco Anselmo de Armona y Murga, fue nombrado visitador general de Nueva España, un cargo que no pudo desempeñar, ya que falleció el 26 de septiembre de 1764, en la travesía hacia tierras americanas, de unas tercianas mal curadas. José de Gálvez fue, finalmente, el encargado de realizar la misión encomendada al mayor de los Armona. Con posterioridad, ya en el Real Sitio de Aranjuez, José Antonio de Armona se entrevistó con el rey, con el secretario del Despacho de Marina, el bailío Julián de Arriaga, y con el propio Jerónimo Grimaldi, quien le confió una nueva misión: organizar el correo marítimo regular con las Indias, y entre las distintas colonias americanas, desde su destino en

³⁸ Nacido en Respaldiza (Navarra) el 26 de abril de 1726, hermano de Francisco Anselmo, visitador general de Nueva España; de Matías, caballero de la Orden de Carlos III (1789), y de Pedro de Alcántara, intendente de la provincia de Ávila (24-IX-1777), José Antonio de Armona y Murga realizó sus primeros estudios en el colegio de jesuitas de Orduña. En 1736 entró como *meritorio* en las oficinas de Rentas de la villa. Diez años más tarde, en Sevilla, su hermano Francisco Anselmo lo empleó en la Administración de Hacienda, siendo designado en 1750 para la Contaduría de Almojarifazgos y Puertos Secos de Huelva, con residencia en Ayamonte. Entre 1760 y 1761 acompañó a su hermano en la visita, que a éste se le había encomendado, de reforma de la recaudación de Rentas Reales en el Reino de Granada, encargándose él mismo de idéntica misión de reorganización en Extremadura, entre 1763 y 1764. De 1765 a 1776 le fue confiada la reorganización de la Administración de Rentas en Cuba. El 15 de mayo de 1776 fue nombrado intendente de ejército del Reino de Galicia, cargo del que tomó posesión el 15 de junio. Desde el 2 de enero de 1777 hasta su muerte, acaecida el 23 de mayo de 1792, desempeñó el empleo de corregidor e intendente de provincia de Madrid. Ingresó en la Real y Distinguida Orden de Carlos III el 18 de agosto de 1783, y contrajo matrimonio en La Habana, con María de los Dolores Beitia y Castro, hija de José de Beitia y Rentería, marqués del Real Socorro, el 25 de marzo de 1770 (ABBAD, FABRICE Y OZANAM, Didier, *Les Intendants espagnols du XVIIIe siècle*, Madrid, 1992, pp. 53-55).

La Habana, para lo que contaría con el apoyo del capitán general de la isla, Ambrosio Funes de Villalpando, conde de Ricla. Como entonces le advirtió Grimaldi, el establecimiento de «toda esta máquina quiere el Rey que lo ponga á cargo de V.md., pues teniendo que residir en La Habana por el otro destino que le ha dado, podrá desde aquel punto llevar la dirección de los demás puertos, dictar, aleccionado por la experiencia, buenas reglas para lo sucesivo, establecer oficinas donde se hicieren construcciones y carenas de buques, y formar reglamentos de obligaciones y sueldos sobre el conocimiento del producto, y gastos que los mismos correos fuesen causando».

Armona llegó a Cádiz en junio de 1764, y se embarcó para las Indias en el mes de diciembre. El 20 de enero de 1765 arribó a Santiago de Cuba, donde fue recibido por el gobernador de la isla, marqués de Casa Cagigal. El 14 de febrero llegó a La Habana, donde lo esperaba el conde de Ricla, encargado de renovar las fortificaciones de la ciudad y del puerto, y reorganizar la hacienda, acompañado de su ayudante, el mariscal de campo Alejandro O'Reilly. Pronto se hizo evidente que la implantación de los correos regulares iba a resultar una tarea ímproba, puesto que faltaban los medios económicos indispensables para su puesta en marcha. El virrey de Nueva España, marqués de Cruillas, respondía sistemáticamente a las continuas peticiones de ayuda del conde de Ricla que «el erario de este Reino está más gravado que nunca, porque han llovido sobre él las atenciones de antes y después de la guerra», a lo que se unía «el estado decadente de la minería y tributos (aquél por accidente y éste por la epidemia de los indios)». Todo ello, contando con la necesidad acuciante de construir los buques-correo, los puertos que sirvieran de fondeadero, efectuar arreglos y reparaciones en todos ellos, montar oficinas de despacho, contratar empleados, e incluso proveer los víveres precisos para las travesías, y, por último, organizar una red de distribución en el interior de la isla, y en el continente o Tierra Firme. Por lo que se refiere a los navíos, el marqués de Casa Cagigal y Pedro Antonio de Cossío³⁹ aconsejaron a Armona, de lo que también se hicieron eco a

³⁹ Armona conoció a este curioso personaje, de origen montañés, hombre enérgico, divertido y dicharachero, comisionado para averiguar el valor de los Oficios de Correos pertenecientes al conde del Castillejo, y a otros particulares, en Nueva España, Nueva Granada y Perú, además de reorganizarlos, en Santiago de Cuba, a principios de 1765. Aseguraba haber recorrido casi cinco millones de leguas, por tierra y por mar, entre Europa, Asia y África: «En un libro llevaba anotados todos los lugares y ciudades que había visitado. *Yo he sido en Asia embajador, mandarin y comisionado de mayor confianza del nabad de Carnate, para comprar ... las muchachas más hermosas que los mercaderes árabes sacan y llevan ...* y algunas de ellas le habían concedido sus favores. Grimaldi le enviaba *á la averiguación ... de los valores del correo en Perú*, tras haber cesado la antigua concesión de los correos postales en tierra firme que usufructuó Francisco de Carvajal y Vargas, futuro conde de Castillejos, según la tradición instaurada en tiempos de los Reyes Católicos. Sin embargo, a pesar de ser hombre experimentado, no pudo

Grimaldi, que fuesen utilizados los que hacían el comercio del tabaco, a fin de no incrementar gastos con su construcción. El factor de la Renta del Tabaco, Martín Javier de Echeverría, en cambio, desaconsejó esta medida, basándose para ello en la irregularidad de los envíos, en las variaciones de la producción, en el clima, etc., y propuso, por ello, el transporte del tabaco en los buques postales, lo que supondría, a su juicio, un mayor ahorro para la Corona.

Armona venció todos los obstáculos y estableció transportes regulares entre la Península y las Indias (Guatemala, Campeche, Cartagena de Indias, Santa Fe de Bogotá, Portobelo, islas de Barlovento y Cuba), aunque para lograrlo tuvo que recorrer las rutas y puertos del Caribe, dirigiendo *in situ* la empresa. El feliz cumplimiento de su misión lo atestigua su regreso a España, donde en mayo de 1776 le fue confiada la Intendencia de Ejército del Reino de Galicia, y, pocos meses después, en enero de 1777, tomó posesión del Corregimiento de la villa e Intendencia de Provincia de Madrid. También participó en la redacción de las *Reales Ordenanzas de Correos Marítimos*, publicadas el 26 de enero de 1777, que siguieron a la creación, por Real Decreto de 2 de diciembre de 1776, de la Junta de Correos y Postas de España y de las Indias. Carlos IV, mediante Decreto de 21 de marzo de 1790, le concedió una pensión de dos mil pesos fuertes, que habría de abonar la Administración de la Renta de Correos de La Habana, distribuida en favor de su esposa, de su hija María de la Encarnación, y de sus hijos Francisco de Paula y José María, capitán del regimiento de caballería del Príncipe, en consideración a «los méritos y servicio del Corregidor de Madrid, Don José Antonio de Armona, y al particular de haber concurrido al establecimiento y mejor arreglo de los correos marítimos y terrestres de la Habana, Nueva España, y otras partes de América»⁴⁰.

En La Habana existía una Casa de Correos, con carácter de estafeta marítima, desde que en 1707 fueron arrendados a Diego de Murga, marqués de Montesacro, por cuatro años, todos los servicios postales de España e Indias. Para el correo interior de la isla funcionaba, al mismo tiempo, el porteo de cartas, llevado a cabo por mensajeros particulares y por correos del Real Servicio, que eran los encargados de trasladar la correspondencia oficial. Aunque durante

llevar a cabo su gestión, *padeció muchas pesadumbres, persecuciones, enfermedades y atrasos, que le llevaron á pedir su vuelta a España, donde murió*» [ARMONA Y MURGA, José Antonio de, *Noticias privadas de casa útiles para mis hijos. (Recuerdos del Madrid de Carlos III)*, ed., introducción y notas de Joaquín Álvarez Barrientos, Emilio Palacios Fernández y María del Carmen Sánchez García, Madrid, 1989, p. 29; la cursiva en el original].

⁴⁰ APC, 47/39; ARMONA Y MURGA, J. A. de, *Noticias privadas de casa útiles para mis hijos*, pp. 26-35 y 186-187; y PALACIOS FERNÁNDEZ, E., ÁLVAREZ BARRIENTOS, J., y SÁNCHEZ GARCÍA, M. del C., *Prólogo* a la ed. de ARMONA Y MURGA, J. A. de, *Memorias cronológicas sobre el teatro en España (1785)*, Vitoria, 1988, pp. 9-122, en particular, pp. 11-32.

el gobierno de Güemes Horcasitas (1734-1746) ya hubo peticiones para establecer comunicaciones postales regulares entre los diferentes núcleos urbanos de la isla, el verdadero promotor de los correos ordinarios en Cuba fue su gobernador y capitán general Francisco Cagigal de la Vega (1747-1760), que ya había actuado como gobernador de la ciudad de Santiago de Cuba desde 1738. El 19 de febrero de 1754, Cagigal dirigió una representación a Fernando VI en la que exponía su interés en establecer un sistema regular de correos en Cuba, de modo que beneficiara al público y supusiese una fuente de ingresos para la Real Hacienda. Esta iniciativa contó, desde el primer momento, con el apoyo del obispo de la isla, Pedro Agustín Morell de Santa Cruz. Cagigal pretendía crear el Oficio de Correo Mayor de Cuba, según explicitaba en una segunda representación, de 6 de abril del citado año, pudiendo disfrutar su titular de los privilegios de regidor. Aceptada la propuesta por el Consejo de Indias, el secretario de Estado y del Despacho de Marina e Indias, Julián de Arriaga, expidió el 26 de agosto de 1754 una Real Orden por la que quedaban autorizados los servicios terrestres de correos en Cuba. Para su planificación, fueron otorgadas las facultades necesarias al capitán general, de acuerdo con un reglamento, publicado, a tal efecto, el 9 de diciembre de 1755. En dicho reglamento, fueron regulados los elementos primordiales de la incipiente red postal cubana: la elección y trazado del itinerario, las condiciones de circulación de la correspondencia, el sistema de pago, la frecuencia del servicio, y el personal que habría de posibilitar su funcionamiento. El objetivo principal del itinerario de este correo terrestre fue el de facilitar la comunicación entre los pueblos de la isla (Guanabacoa, Matanzas, Santa Clara, Sancti Spiritus, Puerto Príncipe, Bayamo) más próximos al camino que unía a las dos ciudades más importantes: La Habana y Santiago de Cuba.

La administración de los correos terrestres de Cuba, tras un año de funcionamiento, se convirtió en un oficio de la Corona enajenable. Desde el 1 de marzo de 1756 hasta el 31 de diciembre de 1757 dependieron de la Hacienda Real, pero, con el objetivo de conseguir mayores ingresos, una Junta de ministros de la Real Hacienda, reunida en La Habana el 28 de septiembre de 1757, acordó crear el Oficio de Correo Mayor e incluirlo en la categoría de vendible y renunciable. Para incentivar su adquisición, se le añadió el cargo anejo de regidor (decimotercero) de La Habana y la facultad de nombrar un teniente que lo ejerciese. Sacado a pública subasta, fue rematado, por dieciocho mil pesos, en favor de un particular, José Cipriano de la Luz, quien obtuvo su nombramiento oficial el 22 de diciembre de 1757, y tomó posesión de él el 11 de enero de 1758. Dicho nombramiento acarreó una serie de protestas en el seno del Cabildo habanero, que llegó a elevar un memorial de queja al Consejo de Indias, mostrándose contrario a la ampliación del número de regidores. Tras recibir una relación de lo ejecutado, remitida por Cagigal el 24 de enero de

1758, el Consejo de Indias, mediante consulta de 27 de julio, ratificó la actuación del gobernador de la isla, recordando que «la creación de oficios es una de las regalías de que el Príncipe puede usar siempre que lo tenga por conveniente, dispensando qualesquiera leyes que parezca obstar en quanto á su número». De hecho, el oficio de regidor decimotercero del Cabildo de La Habana lo desempeñaron los descendientes de José Cipriano de la Luz hasta que se reformó el Ayuntamiento, en 1855: una carta del entonces capitán general, conde de Ricla, dirigida al Ayuntamiento de La Habana, de 22 de febrero de 1765, indicó que el interesado debía continuar como regidor perpetuo, lo que fue confirmado por una posterior Real Orden de 24 de enero de 1770.

El verdadero problema lo constituyó la existencia del Oficio de Correo Mayor de las Indias, incompatible con el nuevamente creado en Cuba. Cuando De la Luz solicitó en el Consejo de Indias la aprobación de los despachos que le había entregado el gobernador de la isla, antes de recogerlos recurrió el cuarto conde del Castillejo, Fermín Francisco Carvajal y Vargas, suplicando fuese suspendida la entrega, y que se le reconociesen sus derechos como Correo Mayor de Indias. Trasladado el expediente a la Sala de Justicia del Consejo de Indias el 29 de noviembre de 1758, mediante un auto, de 12 de diciembre de 1760, aquélla resolvió que se suspendiese efectivamente la entrega de los despachos de real aprobación y confirmación pedidos por José Cipriano de la Luz, y que el conde del Castillejo fuese repuesto en la posesión y disfrute de los correos de la isla de Cuba, tras reintegrar a la Real Hacienda los gastos empleados en su mejora. Suplicado este auto por De la Luz, se remitió su resolución en discordia a la deliberación de más consejeros de Indias, en cuyo estado pendía el pleito hasta que el Reglamento provisional de 24 de agosto de 1764, en su artículo XVIII, dispuso que para el desarrollo del nuevo Correo mensual, por «lo que tocaba á la Isla de Cuba, en que parecía haberse establecido poco tiempo antes un nuevo Oficio de Correo, enagenado en Don Josef Cipriano de la Luz, cesase desde luego, por ser incompatible su subsistencia con el nuevo establecimiento, ofreciendo S.M. dar á este interesado entera y pronta satisfacción de lo que debiese haber». La incorporación a la Corona del Oficio de Correo Mayor de Cuba fue confirmada en la posterior Real Cédula de 13 de octubre de 1768.

La ciudad de La Habana fue la gran beneficiaria de la creación de los Correos marítimos a Indias, al resultar elegida como centro de comunicaciones y estafeta de control de toda la correspondencia circulante entre España y América. Una de las primeras medidas de reforma fue la creación del cargo de administrador principal del Correo marítimo y terrestre de la isla de Cuba, directamente dependiente de la Superintendencia General y de la Dirección General de Correos, con sede en Madrid, y al que estaban subordinadas las Administraciones principales de México, Veracruz, Guatemala, Cartagena de Indias, Santa Fe de Bogotá, Nueva Orleáns y las islas de Barlovento. Para

desempeñar tal cargo fue nombrado José Antonio de Armona, según su título, que fue despachado el 17 de octubre de 1764. Ya sabemos cuál era la situación del Correo en Cuba cuando Armona desembarcó en Santiago, en enero de 1765, y tomó posesión de sus empleos, en La Habana, el 23 de febrero del mismo año. Dentro de la labor de reorganización hacendística que también le había sido encomendada, Armona logró implantar, sin excesivas resistencias, un recargo del 4 por 100 sobre las alcabalas que gravaban el azúcar, el aguardiente de caña y otras bebidas alcohólicas, así como mejorar la recaudación tributaria. Pero la principal dificultad con la que se enfrentó, como administrador principal de Correos, fue la de obtener el dinero necesario para afrontar los gastos iniciales. Para financiar el servicio sin que la Real Hacienda realizara ninguna inversión, obtuvo del secretario de Estado y del Despacho de Hacienda, marqués de Esquilache, permiso para vender unos cinco o seis mil barriles de harinas francesas, que habían sido adquiridos el año anterior para socorrer la carestía del ejército que operaba en Portugal, y que, depositados en Cádiz, no habían tenido que ser utilizados. Tras vencer la hostilidad de los almacenistas habaneros, que monopolizaban el mercado de las harinas, Armona obtuvo en poco más de un año 14.000 pesos fuertes de ganancia, que empleó en las inversiones más urgentes: compra de barcos y de víveres, oficinas, sueldos y personal para poner en funcionamiento los Correos marítimos indianos.

En un principio, las oficinas de la Administración principal de Correos de La Habana fueron trasladadas por Armona a la Plaza de Armas, a una casa arrendada a una particular, Doña Mariana de Acosta. Poco tiempo después, inició las obras de construcción de un gran edificio, que permitiera albergar oficialmente, de forma definitiva, a la Renta de Correos. El lugar elegido también estaba enclavado en la Plaza de Armas, contiguo al Castillo de la Fuerza. Una Real Orden de 8 de agosto de 1770, comunicada por Arriaga al gobernador de La Habana, Antonio Bucarelli, confirmó que Carlos III había consentido en que se llevara a efecto la construcción del nuevo edificio. A la reorganización del servicio postal de la isla siguió la inmediata supresión de las tenencias del Correo Mayor, sustituidas por Administraciones subordinadas en las ciudades y villas de Guanabacoa, Matanzas, Santa Clara, Sancti Spiritus, Puerto Príncipe, Bayamo y Santiago de Cuba. Para su buen funcionamiento, Armona les dotó del personal de servicio imprescindible: interventor, oficiales, mozos de oficio, conductores o correos del interior, y correos de número. También, al igual que sucedía en España, introdujo el reparto a domicilio —hasta entonces, había que acudir a las Administraciones a recoger la correspondencia—, y el apartado postal, para lo que creó el empleo de cartero⁴¹. En 1766 se

⁴¹ ALCÁZAR MOLINA, C., «Historia de los carteros de Madrid en el siglo XVIII», en *Revista de la Biblioteca, Archivo y Museo del Ayuntamiento de Madrid*, Madrid, XX, 61-62 (1951), pp. 57-74. Además de ARANAZ DEL RÍO, F., «La estructura del Correo español y los itinerarios postales

estableció un Correo periódico entre La Habana y Nueva Orleans, siendo designado, como administrador de la Luisiana, Cayetano Badán. Precisamente, una Real Orden de 11 de junio de 1777 dispuso que las embarcaciones que realizaban el viaje entre La Habana y Nueva Orleans deberían regresar cargadas de tablas de madera, que habrían de ser utilizadas en las obras de fortificación de la capital cubana. Con anterioridad, el 17 de octubre de 1764 había sido nombrado administrador de la estafeta que se debía establecer en la ciudad e isla de Puerto Rico un vecino de La Coruña, Antonio Loño Rivera, quien también fue encargado de abrir idéntico servicio en Santo Domingo.

Armona cesó en sus funciones de administrador principal de Correos el 18 de abril de 1776, siendo efímeramente sustituido por Juan Ignacio de Urriza, y, en 1777, por Raimundo de Onís. Entre 1778 y 1818 ocupó el cargo José Fuertes, bajo cuyo mando se consolidó el servicio postal cubano, tanto interior y terrestre como exterior y marítimo. Fue entonces cuando se constituyó una red de casas de postas, en lugar del sistema de relevos de las caballerías, que aseguraron la conducción de la correspondencia por el interior de la isla. Como consecuencia de la creación, en 1776, de la Real Junta de Correos y Postas de España y de las Indias, en 1778 se configuró el Juzgado privativo de la Renta de Correos de la isla de Cuba, integrada por el subdelegado, un asesor nato, un fiscal y un escribano, encargado de solventar los litigios que se presentasen en el ámbito postal. Una Real Cédula de 12 de octubre de 1785 definió las atribuciones del gobernador y capitán general de Cuba como subdelegado del superintendente general de Correos⁴².

en el primer tercio del siglo XVIII», en *BAIFHP*, Madrid, 142-143 (enero-junio, 1983), pp. 117-141; y ORTEGA JIMÉNEZ, Julio, «Privilegios y exenciones de los dependientes de las postas y correos de España hasta el Reglamento general de 1720», en *Historia, Instituciones, Documentos*, Sevilla, 10 (1983), pp. 279-295.

⁴² RAVELO, Óscar E., *El Correo en Santo Domingo. Historia documentada*, 2 tomos, Santo Domingo, 1944, t. I, pp. 13-68; TORRADEMÉ BALADO, Angel, «La personalidad de D. José Antonio de Armona», en *BAIFHP*, Madrid, 8 (octubre, 1948), pp. 33-40; e *Id.*, «La historia de Cuba en sus sellos de Correo», en *BAIFHP*, 14-15 (noviembre, 1950), pp. 55-57; BOSE, W. B. L., «Historia del Correo de España e Hispanoamérica (1520-1820)», en *BAIFHP*, 19 (octubre, 1951), pp. 7-20; DELGADO MARTÍN, Jaime, «El Conde de Ricla, Capitán General de Cuba», en *Revista de Historia de América*, México, 55-56 (1963), pp. 41-138; RODRÍGUEZ MACÍAS, Juana, «El Correo en Puerto Rico», en *AEA*, Sevilla, 20 (1963), pp. 219-312; GUERRA AGUIAR, José Luis, *Desarrollo del Correo exterior de Cuba y sus marcas postales (1765-1877)*, La Habana, 1973, pp. 5-8; e *Id.*, *Historia postal de Cuba*, Madrid, 1983, pp. 11-35; ESPASA CIVIT, José María, «Historia de la implantación del servicio de Correos en la provincia de las Palmas», en *BAIFHP*, 114-115 (junio, 1976), pp. 2-108; e *Id.*, *Historia del Correo en Canarias*, Las Palmas de Gran Canaria, 1978; ORTIZ VIVAS, R., «La Historia del Correo en la España de Ultramar», en *BAIFHP*, 134-135-136 (enero-octubre, 1981), pp. 76-88; 138-139-140-141 (enero-diciembre, 1982), pp. 65-355; y 142-143 (enero-junio, 1983), pp. 142-171; VARELA MARCOS, Jesús, «Los prolegómenos de la visita de José de Gálvez a la Nueva España (1766). Don Francisco de

Como ya se indicó, el Reglamento provisional de 24 de agosto de 1764 instituyó, en un primer momento, un único servicio postal, denominado la *Carrera de La Habana*. Las fragatas-correo que mensualmente zarpaban del puerto de La Coruña tenían como destino el de La Habana, desde donde su carga era redistribuida hacia el Virreinato de Nueva España —y a través de Acapulco seguía para las Filipinas—, el Reino de Guatemala, el Caribe y Tierra Firme, además de los Virreinos de Nueva Granada y del Perú. Desde Lima, la correspondencia era encaminada hacia Potosí, Chile, Paraguay, Buenos Aires y Montevideo. Se advierte claramente que el trayecto era gigantescamente desproporcionado, sobre todo en lo que se refiere a los territorios suramericanos. Por eso, mediante un oficio de 20 de octubre de 1764, los directores generales de la Renta de Correos, Lázaro Fernández de Angulo y Antonio de la Cuadra, consultaron al gobernador de las Provincias del Río de la Plata, Pedro de Cevallos, sobre la conveniencia de extender el nuevo establecimiento de los Correos marítimos a la región del Plata, creando para ello una línea directa de navegación desde La Coruña, independiente de la de La Habana. En su respuesta, datada el 2 de diciembre de 1765, Cevallos se mostró plenamente conforme con la idea. Este fue el origen de la nueva ruta, conocida como la *Carrera de Buenos Aires*. A pesar de su denominación, el puerto de llegada elegido fue el de Montevideo, dados los peligros de navegación que ofrecía el río de la Plata desde su embocadura hasta el puerto de Buenos Aires. Desde Montevideo, la correspondencia, las mercancías y los pasajeros destinados a la capital bonaerense eran transportados en pequeñas lanchas. La creación de la ruta platina pronto alcanzó un extraordinario éxito, alterando radicalmente el sistema de distribución postal en la América meridional. A partir de Buenos Aires, la correspondencia era trasladada, por correos terrestres, hasta puntos extremos como eran los de La Asunción, en Paraguay, Potosí, el Reino de Chile, e incluso Lima. Dada la regularidad de sus viajes, también las transacciones comerciales se incrementaron, y, con ellas, los ingresos de la Hacienda Real. Desde noviembre de 1778, cuatro eran las grandes vías del Correo terrestre, dependientes de la Administración principal de los Correos marítimos de Buenos Aires, y establecidas entre 1771 y 1776: las carreras generales de Potosí, Chile, Paraguay, y de Tucumán a Mendoza.

Tras la incorporación a la Corona, en 1768 (Real Cédula de 13 de octubre), del oficio de Correo Mayor de las Indias, fue preciso nombrar *comisionados* o *visitadores de la Renta de Correos* que personalmente inspeccionasen el estado en que se hallaban las estafetas, postas y carreras, tomando razón de sus

Armona y la instrucción secreta del Marqués de Esquilache», en *RI*, Madrid, XLVI, 178 (1986), pp. 453-470; GARCÍA-MONTÓN GARCÍA BAQUERO, Isabel, *El sistema de correos interiores y el desarrollo regional en Cuba, 1754-1868*, tesis doctoral reprografiada, Universidad Complutense de Madrid, 1991, pp. 29-143; y PÉREZ RODRÍGUEZ, Ángel Esteban, *Historia postal de Canarias (1755-1869)*, Santa Cruz de Tenerife, 1994, pp. 40-82 y 118-121.

libros de cuentas y gastos, hasta entonces en manos de arrendatarios particulares, que actuaban como tenientes del Correo Mayor. El primer comisionado designado fue José Antonio de Pando, antiguo administrador del Correo Marítimo en Veracruz, para hacerse cargo de la Administración general de Correos del Virreinato del Perú. Con instrucciones especiales, partió de La Habana a finales de 1769, llegando a Cartagena de Indias, de donde, siguiendo la vía terrestre, pasó a Bogotá, Quito, Guayaquil y Piura, hasta Lima, cuidando en el trayecto de establecer estafetas y casas de postas. Tardó tres años en llegar a Lima, en mayo de 1772. El segundo comisionado fue Alonso Carrió de Lavandera, que partió de Cádiz en febrero de 1771, y llegó a Montevideo en el mes de mayo de dicho año. Tras organizar la administración postal en Montevideo, se trasladó a Buenos Aires con idéntico cometido, visitando la Administración principal de Correos del Virreinato del Río de la Plata, que desempeñaba Manuel de Basavilbaso Urtubia. Durante su viaje por el camino real hacia el Perú, estableció las primeras postas en el Virreinato del Plata. Después prosiguió su marcha por Córdoba, Tucumán, Salta, Potosí y Cuzco, hasta llegar a su destino, Lima, en 1773.

Con la salida de La Coruña, el 1 de diciembre de 1776, del paquebote *Colón*, concluyeron los viajes a La Habana realizados bajo la vigencia del Reglamento provisional de agosto de 1764. En enero de 1777, la partida de la fragata *Cortés* inauguró las rutas emprendidas con la recién puesta en vigor Real Ordenanza del Correo Marítimo, de 26 de enero del citado año. La participación de España en la Guerra de Independencia de las trece colonias de América del Norte, que supuso cuatro años (1779-1783) de hostilidades bélicas en el mar con Inglaterra, trajo como consecuencia la pérdida de la mayor parte de las fragatas que realizaban el servicio del Correo marítimo a Indias. No obstante, sabemos que, por ejemplo, entre 1767 y 1781, en la ruta de Buenos Aires, el total de paquebotes empleados fue de 74, con un mínimo de dos embarcaciones realizando el viaje transatlántico entre los puertos de La Coruña y Montevideo, y hasta un máximo de siete barcos operando en el año 1776. Según Bellotto, en catorce años (1767-1780), del total de la carga postal, un 37 por 100 correspondía a Buenos Aires; un 29 por 100 a Lima; un 15 por 100 a Montevideo; un 10 por 100 a Potosí; y otro 10 por 100 a Santiago de Chile. En cualquier caso, en los difíciles años finiseculares, pese a los notables resultados de la ruta platina, la *Carrera de La Habana* seguía siendo el centro neurálgico del sistema postal transoceánico, y las rutas seguidas eran prácticamente idénticas a las de los inicios del establecimiento. Como recordaba el capitán Antonio Albuerne, jubilado tras veinticinco años de servicio en la línea de los Correos marítimos, en una representación elevada a la Secretaría del Despacho de Estado el 29 de octubre de 1792, «Puerto-rico, Santo Domingo y la Havana han sido y son los almacenes de las noticias que ansiosamente esperan y conducen

los Correos de España á los superiores gobiernos (*de Indias*) y al comercio de tan vastos dominios, para su quietud, fomento é incremento del Real Erario»⁴³.

4. EL CORREO MARÍTIMO DE ULTRAMAR EN EL SIGLO XIX

En 1802, mediante una Real Orden de 6 de abril, de acuerdo con las reglas en ella establecidas, el servicio de los Correos marítimos fue incorporado por

⁴³ AMN, Mss., 469, ff. 33 r - 36 r: «Previsiones para el logro del fin á que se dirigen los correos de S.M. al río de la Plata, y su vuelta á España. La Habana, 24 de febrero de 1768»; BELLOTTO, M. L., *Correio Marítimo Hispano-Americano*, pp. 43-51, 98-107 y 259-263; HEREDIA HERRERA, Antonia, «Los fondos documentales de los *Correos Marítimos*. Una sección del Archivo General de Indias», en *Actas del V Coloquio de Historia Canario-Americana*, Santa Cruz de Tenerife, 1982, pp. 855-872; y DÍAZ-JOVE BLANCO, Santiago, «Alonso Carrió de Lavandera, *Concoloncorvo*: el contexto migratorio de su época y lugar de origen», en *RI*, Madrid, LIII, 198 (mayo-agosto, 1993), pp. 639-649. Las rutas de los Correos marítimos en 1792, mencionadas críticamente en su representación de 1792 por el capitán Albuérne, con sus constatadas demoras y dificultades de navegación, eran las siguientes: «Llega el Correo ordinario de la Coruña (*a Puerto Rico*), dexa la correspondencia de Cartagena, Virreynato de Santa Fé, y el del Perú, y espera allí á que el otro Correo de la Havana pase á recogerla, remontando viciosamente por el Canal de Bahama de 700 á 800 leguas, y que sobre esta demora agregue la precisa para una recomposición del descalabro, ó averías que freqüentemente han sufrido aquellos miserables buques por el tiempo ó contratiempos de esta larga y penosa navegación; y con poca diferencia sucede otro tanto á la correspondencia de la Provincia de Venezuela é Isla de Trinidad, que toma uno de los dos Correos que hay en Puerto-rico, para hacerse con ella á la vela á los dos ó tres días, si el tiempo lo permite, ... Sigue el viage el Correo ordinario que dejó los pliegos antecedentes en Puerto-rico, y vá á echar á San Fernando de Monte-christi los de la Isla de Santo Domingo con mucho trabajo y no menos exposición, y porque no hay quien se los reciba, debe poner en el agua bote y lancha, y pasar uno de los dos oficiales con ésta y los pliegos á la población que se halla distante dos leguas del fondeadero, en que queda el Correo, y recibir los de Santo Domingo, Provincia de Venezuela, é Isla de Trinidad, si acaso no llegan á Montechristi al siguiente de haber pasado el Correo de la Coruña. Esta demora, y los riesgos de ella, no son muy despreciables; pero aún vá expuesta á otras mayores toda la correspondencia de los dilatados dominios de Nueva España en su ruta por la Canal vieja, y saliendo de ella, y entrando en la Havana con felicidad, esperarán los pliegos allí cinco, seis, ó más días, que el otro Correo tarda en hacerse con ellos á la vela para Veracruz ... Para que se verifique pues la salida de la Havana del Correo ordinario de la Coruña, és indispensable que llegue el de Veracruz con la correspondencia de Nueva España, y entonces sufre la detención de ocho días, de que no debiera hacer mérito, sino fuese por el mayor atraso que ya han sufrido las que el Correo ordinario de la Coruña tomó en Puerto-rico y Monte-christi, y la que conduce el Correo de Cartagena: éste la perteneciente á los Virreynatos de Santa Fé y Perú, y aquél la de la Provincia de Caracas, é Isla de Trinidad, porque acontece, según dexo indicado, que el día después que pasó el Correo ordinario de la Coruña por Puerto-rico y Montechristi, llegan estos pliegos y se detienen un mes ó más hasta que los recoge el siguiente. En la Havana, quando no le suceda otro tanto, á lo menos ha de detenerse allí la correspondencia todo el tiempo que tarde en llegar el de Veracruz, y hacerse á la vela el de España. Y por igual acaso llega el de Cartagena con los pliegos de los referidos dos Virreynatos al puerto, un día después que salió el de España, y debe esperar el que le sigue» (AHN, Estado, leg. 3188, expte. núm. 378).

Godoy a la Real Armada. Como únicas facultades, la Secretaría del Despacho de Estado conservó la fijación del número y de la fecha de salida de las expediciones, y su despacho, así como la de determinar las Administraciones principales a las que habría de dirigirse la correspondencia en América. Por otra parte, la Superintendencia general de Correos perdió el control sobre los buques, arsenales y personal de marina encargado del servicio postal, al pasar a depender por entero del Departamento de Marina de El Ferrol. El Ministerio de Marina, a su vez, estaba obligado a tener a disposición del de Estado el número, y la clase, de embarcaciones que solicitase. Para ello, tomaría las necesarias de la dotación de la Armada, las equiparía y armaría, y las tendría prestas para darse a la vela desde el puerto de La Coruña, en el tiempo en que estuviese anunciada al público su salida⁴⁴.

Tras la invasión napoleónica y el inicio de la Guerra de la Independencia, la Suprema Junta Central Gubernativa del Reino, entonces residente en Sevilla, ordenó, el 28 de octubre de 1808, que «el Consejo de Marina propusiese el plan más económico para establecer buques correos, en el concepto de que lleven y traigan carga por cuenta de particulares, á fin de que el producto de los fletes ayude al costo de su armamento; y que igualmente informase de las embarcaciones existentes á la sazón, que fuesen más á propósito á llenar el obgeto enunciado»⁴⁵. Respondió el Consejo consultando que resultaba absolutamente necesario disminuir a lo indispensable la tripulación y la guarnición de los paquebotes, pues, sólo de esta forma se ahorrarían gastos y costes en las expediciones, y aumentaría el espacio de carga para los fletes de los particulares. Además, convendría variar el destino de la consignación anual con la que el Ministerio de Estado contribuía con el de Marina a sostener el servicio: un millón y medio de reales que eran cobrados en El Ferrol, y dos millones en América, repartidos entre La Habana y Montevideo. Desde el 1 de enero de 1809, todos los caudales consignados podrían reunirse en el Departamento de El Ferrol, ya que «allí es donde originan los correos marítimos todos sus gastos, y lo que necesiten en aquellos y demás apostaderos ultramarinos lo proveerán éstos». Para las veinticuatro expediciones anuales que deberían ser despachadas, sería preciso que hubiese un mínimo de dieciséis a veinte embarcaciones disponibles, entre corbetas, bergantines y goletas. La correspondencia de las islas Canarias podría ser

⁴⁴ ORTIZ VIVAS, R., «Historia del Correo de España (Capítulo XXVIII)», en *BAIFHP*, Madrid, 122-123 (enero-junio, 1978), pp. 54-59.

⁴⁵ AMN, Mss., 434, doc. 14, ff. 173 r - 186 v: «Historia general sobre los Correos Marítimos, en que se ha tenido en cuenta lo ocurrido desde la instalación de la Junta Central», de 24 de diciembre de 1811; y AMN, Mss., 436, doc. 8, ff. 128 r - 151 v: «Historia y reflexiones sobre los Correos Marítimos, tras su discusión en el Consejo de Estado», de 14 de junio de 1810. De aquí procede lo que sigue.

enviada mensualmente desde Cádiz, a bordo de un barco ligero, que regresaría otra vez a la Península con la remitida desde allí, con el objeto de que «no se expongan todas las correspondencias en la recalada de Canarias, ni atrase tanto su navegación el buque que debería llevarlas». En la ruta a Puerto Rico, La Habana y Veracruz, los paquebotes no deberían atracar en la parte sur de la isla de Cuba, tanto para evitar la acción de los corsarios franceses, como para ahorrar los gastos que a la Renta de Correos le ocasionaba el transporte de las valijas por tierra, cuando eran desembarcadas en otro puerto distinto al de La Habana. Otra recomendación era que el buque-correo que partiese para Tierra Firme se detuviese, a su regreso a Europa, en Puerto Rico, donde dejaría la correspondencia que se le entregase en La Habana, pues, por «falta de esta disposición, hubo reclamos quando los correos pasaron á la Marina, siendo ésta muy buena proporción para que de la Havana se envíen á Puerto-rico los socorros de toda especie con que aquella Isla auxilia frecuentemente á esta última». Finalmente, habrían de continuar vigentes los artículos 2 a 6 de la Instrucción de 11 de marzo de 1805, que trataban del abono de los salarios de los empleados de Correos, según lo estipulado para el personal de Marina.

La Junta Central accedió, el 13 de noviembre de 1808, a todo lo propuesto por el Consejo de Marina, excepción hecha del cobro de los dos millones de reales en El Ferrol, aduciendo, para tal negativa, que «pudiendo traerse en los mismos Correos el sobrante de los gastos que ocasionen en la Havana y Montevideo, no havia motivo para alterar lo dispuesto anteriormente; y mandó se formase un reglamento con arreglo á esta deliberación». El resultado fue, efectivamente, el *Reglamento formado de orden y con aprobación de S.M. para los Correos Marítimos*, expedido el 10 de septiembre de 1809. Por él, el Ministerio de Estado conservó íntegramente, como hasta entonces, desde 1802, la dirección de las expediciones postales, y el de Marina el cargo de facilitar las embarcaciones de la Armada necesarias, equipadas y armadas reglamentariamente. Las expediciones serían tres: dos mensuales, una para Puerto Rico, La Habana y Veracruz, y otra para Canarias, Cumaná y Cartagena de Indias; y una tercera, cada dos meses, a Montevideo⁴⁶. Las vicisitudes de la guerra, sin embargo, unidas al proceso imparable de separación de las provincias americanas, que se iban convirtiendo en Repúblicas independientes, hizo que los viajes de los barcos-correo fuesen cada vez más esporádicos, hasta desaparecer en 1823. A partir de dicho año, la correspondencia oficial y la particular, que hasta entonces habían circulado unidas, se separaron, ya que, por entonces, sólo Cuba y Puerto Rico seguían dependiendo de España. Con las restantes ex-colonias, todavía recientes y sin cicatrizar las heridas de la guerra, el comercio directo no

⁴⁶ AMN, Mss., 434, doc. 14, ff. 176 r - 177 v.

era posible, y sólo podía realizarse a través de Gibraltar, donde buques ingleses y estadounidenses atracaban con carga y correspondencia destinadas a los comerciantes gaditanos. Incluso el comercio cubano y portorriqueño, que no podía permitirse esperar a la solitaria y esporádica navegación de un buque mercante o de guerra español, remitía su correspondencia por conducto de embarcaciones francesas —que desde Burdeos efectuaban viajes regulares a los principales puertos de América— e inglesas, que recalaban en Cádiz. La correspondencia oficial y gubernamental también aprovechaba los viajes de los barcos españoles e ingleses, pero, cuando se trataba de cuestiones confidenciales, entonces era remitida por medio de los llamados *correos de gabinete*, que no eran otra cosa que funcionarios de confianza, que, con pasaporte de comerciante particular, se embarcaban en los buques mercantes franceses o en los correos ingleses. Una vez llegados a su destino, entregaban personalmente las instrucciones a las autoridades a quienes iban consignadas, recogiendo, a su vez, sus respuestas e informes, con los que regresaban a España.

La situación de incomunicación con Cuba y Puerto Rico llegó a ser tan apremiante que, en 1824, un comerciante cubano, Tomás Eduardo Wood, propuso al Gobierno español la creación de una empresa que se encargara de transportar regularmente la correspondencia de la isla, en viajes de ida y vuelta que enlazarían La Habana, Cádiz, Tenerife y Puerto Rico. Su propuesta fue rechazada, pues, el principal inconveniente era que los buques iban a navegar bajo pabellón y con tripulaciones inglesas y norteamericanas. Pero, la idea general fue bien acogida, como lo muestra el hecho de la expedición inmediata del Real Decreto de 18 de noviembre de 1824, origen de la formación de la *Empresa de Correos Marítimos* de La Habana, que, durante más de veinte años, habría de mantener el servicio de correos entre las Antillas y la Península a través de sus goletas, aunque durante dicho tiempo también la correspondencia siguió siendo enviada, simultánea y esporádicamente, en barcos mercantes y en buques de la Armada que realizaban la misma travesía. En el citado Real Decreto se constataba que «la Marina Real no se haya en estado de poder prestar el servicio de Correos periódicos y constantes, y con la puntual regularidad» que era precisa, por lo que se instaba al intendente del ejército de Cuba, superintendente general y subdelegado de la Real Hacienda, Claudio Martínez de Pinillos, a que tratase con el Consulado de La Habana «los medios de llevar á efecto el sistema de esta correspondencia marítima con la Península, ya se dirija á Cádiz ó ya á La Coruña, según mejor convenga». El 11 de septiembre de 1826, la Junta de gobierno del Real Consulado de La Habana presentó un presupuesto de gastos, que estimaba en 100.000 pesos el coste inicial de la construcción y puesta en servicio de cuatro bergantines-goleta. Acto seguido, la Junta invitó a los hacendados y comerciantes locales a cubrir tal presupuesto mediante la adquisición de acciones. La iniciativa fue un fracaso por la falta de respuesta de los particu-

lares, por lo que la Comisión de Correos del Consulado, encargada de reunir los fondos necesarios para la creación de la *Empresa*, aconsejó reducir el presupuesto a la mitad, comprando para ello otro tipo de embarcaciones de menor coste, en concreto, cuatro goletas. La Junta de Gobierno aceptó tal propuesta, y, el 10 de febrero de 1827, la Comisión de Correos, tras la final adquisición de las acciones emitidas, procedió a redactar el pertinente Reglamento. Tras tres años de estudios, informes y gestiones, el 23 de abril de 1827 fue aceptado, aprobado provisionalmente y publicado dicho Reglamento, que regulaba el funcionamiento de la naciente *Empresa de Correos Marítimos*: su aprobación definitiva tuvo lugar mediante Real Orden de 18 de septiembre de 1827.

Las cuatro goletas necesarias para la puesta en marcha del servicio postal, de cien toneladas de porte y una tripulación de veinte hombres cada una, fueron construidas en Estados Unidos. Se les designó con el nombre común de *Correo Marítimo*, seguido del respectivo número de orden: 1, 2, 3 y 4. Estaban exentas del pago de los derechos de tonelada y de puerto, y, en caso de necesitar reparación o carenado, podían utilizar los arsenales militares, aunque los gastos que ocasionasen correrían a cargo de la *Empresa*. Al ser considerada su misión de la mayor importancia, no podían sufrir requisa por parte de la Real Armada, y cualquier tripulante que hubiese servido en ellas durante tres años gozaba, al retirarse, del fuero de la Armada. Los ingresos de la *Empresa* procedían del cobro del importe de la correspondencia particular nacional que conducían mensualmente sus buques, tanto desde La Habana a España, como desde la Península, Canarias y Puerto Rico hasta Cuba, y del producto de la extranjería que manipulaba, exigiendo en todos los casos el franqueo previo. De tales ingresos tenía que descontar un 5 por 100, que correspondía a la Renta de Correos por el trabajo de recepción y reparto de las cartas hasta su origen o destino. También se reservaba la Renta el derecho de poder enviar correspondencia en buques mercantes españoles, fuera del control de la *Empresa*. Ésta, por otra parte, ingresaba limpiamente el importe de los fletes que realizase, y el del transporte de los viajeros embarcados, aunque, en compensación por la cesión de los derechos postales, debía transportar gratuitamente la correspondencia oficial. Además, la *Empresa* había de situar encargados del despacho de sus embarcaciones, y del cobro de la correspondencia que manipulase, en los puertos de Cádiz, Canarias, Puerto Rico y Cuba.

El nuevo servicio empresarial de correos marítimos fue inaugurado por la goleta *Correo Marítimo n.º 2*, que arribó al puerto de La Coruña el 1 de agosto de 1827, tras 31 días de navegación desde La Habana, un acontecimiento que quedó reflejado en la *Gaceta de Madrid* del 16 de agosto. Pero, al no serle entregadas a tiempo de iniciar el servicio las cuatro goletas que había mandado construir en Estados Unidos, la *Empresa* se vio obligada a fletar por viaje otras embarcaciones norteamericanas, a fin de cubrir la ausencia de sus buques-

correo números 1 y 3. De ahí que el segundo y tercer viaje fuesen llevados a cabo por las goletas *Ocean* y *Ardell*, que llegaron a La Coruña el 10 de septiembre y el 9 de octubre de 1827, respectivamente. Como se observa, la tradicional organización de los Correos marítimos en torno al puerto coruñés se mantuvo en los primeros viajes, en un itinerario mensual que partía de La Habana, con escalas en Puerto Rico a la ida y a la vuelta, y en Canarias sólo al regreso. Muy pronto, sin embargo, fue modificado, siendo eliminada la escala de Puerto Rico en el viaje de ida a la Península, y convertido en puerto de destino, salvo caso de fuerza mayor, el de Cádiz, mucho más importante desde el punto de vista del comercio con las Antillas. El cambio de puerto se realizó en el quinto viaje de la *Empresa*, con la llegada a Cádiz, el 4 de diciembre de 1827, del *Correo Marítimo* n.º 3.

Los servicios de la *Empresa de Correos Marítimos* de La Habana, fundada en 1827, concluyeron en mayo de 1847, al ser sustituida entonces, a partir del mes de junio, por los buques-correo de la nueva *Empresa de Correos Marítimos*, explotada por el Banco Español de Ultramar, posteriormente denominado Banco de Fomento y Ultramar. El funcionamiento paralelo y abusivo de la Renta de Correos fue el principal obstáculo que hizo fracasar a la *Empresa* en 1847: no sólo debía entregar el 5 por 100 de lo percibido, sino que se hallaba inermes frente al ilimitado derecho de la Renta de transportar la correspondencia con destino u origen en la Península en barcos de la Armada, o en mercantes nacionales especialmente fletados, parcial o totalmente, para este servicio. Así, los administradores de Correos anunciaban con antelación el nombre del buque fletado, la fecha de salida y los puertos de embarque y destino, por si se quería libremente optar por este medio, en lugar de acudir a la *Empresa de Correos Marítimos*, siendo obligatoria la indicación expresa de esta vía, ya que, en caso contrario, la correspondencia era conducida a los barcos-correo de la *Empresa*. A todo ello se unía, además, que el público prefería acudir a la Renta de Correos, que seguía aceptando que los portes se hiciesen efectivos en destino, como correspondía legalmente, y no a la *Empresa*, que exigía el franqueo previo⁴⁷. Por otra parte, para adecuar el servicio postal al avance de los tiempos,

⁴⁷ El 6 de mayo de 1840 aparecieron en Inglaterra los primeros sellos adhesivos de correos para el franqueo previo de la correspondencia, es decir, para su abono por los remitentes. Esta reforma postal, que simplificó extraordinariamente las complejas tarifas hasta entonces vigentes, y mejoró el servicio, al acabar con los portes baldíos y la numerosa correspondencia devuelta, fruto del ingenio de Sir Rowland Hill, fue inmediatamente acogida en otros muchos países: en Suiza, por los cantones de Zurich (1-III-1843), Ginebra (30-IX-1843) y Basilea (1-VII-1845); y en Brasil (1-VII-1843); Finlandia (1-I-1845); Estados Unidos (1-VII-1847); Francia (1-I-1849); Bélgica (1-VII-1849); y Baviera (1-IX-1849). En España, una Real Orden del Ministerio de la Gobernación, de 17 de agosto de 1843, confió a la Dirección General de Correos el estudio de la posible introducción de la reforma en España. La formulación del franqueo previo obligatorio

cada vez resultaba más imprescindible introducir en él barcos de vapor. Por eso, una Real Orden dirigida a las autoridades de la isla de Cuba, de 13 de febrero de 1844, les instó a que, de acuerdo con la *Empresa de Correos Marítimos*, estudiaran «la inclusión de buques de vapor en el servicio, para hacerlo más rápido y frecuente». Tras el estudio económico de los gastos, este proyecto fue desechado, y el servicio continuó como hasta entonces.

Fueron las circunstancias naturales, no obstante, las que acabaron con la *Empresa de La Habana*. En primer lugar, el huracán que, a mediados de octubre de 1846, hundió dos de sus paquebotes, los *Correos Marítimos* n.º 2 y 3, unido a la desgracia de que un tercero, el n.º 1, se fue a pique en el mes de diciembre, cuando retornaba a la Península. Y, en segundo término, el fallecimiento en La Habana, el 6 de enero de 1847, de su director y principal accionista, Joaquín de Arrieta. Dada la difícil situación de la *Empresa*, por una Real Orden de 18 de febrero de 1847, el Ministerio de la Gobernación la sustituyó por otra, la razón social *Villota, Lavín y Cía.*, que se comprometía a compensar económicamente a los accionistas de su predecesora, y establecer mejoras en el servicio, entre ellas, incrementar a seis el número de veleros en servicio. La sociedad *Villota, Lavín y Cía.* había aparecido en 1844, año en el que la casa de comercio de Joaquín de Arrieta se había fusionado con la de Manuel Villota Lavín, creándose la firma mercantil *Arrieta, Villota y Cía.*, que absorbió la dirección de la *Empresa de Correos Marítimos*. Al morir Arrieta, la sociedad pasó a llamarse *Villota, Lavín y Cía.*, siendo designado Manuel Villota por el Gobierno español para liquidar la antigua *Empresa* y poner en funcionamiento un nuevo servicio.

fue, sin embargo, efectuada gradualmente, paso a paso, mediante una serie de ensayos experimentales. Un Real Decreto de 24 de octubre de 1849 aprobó la *Instrucción para el franqueo y certificado de cartas, y para el franqueo de periódicos, libros y demás impresos y muestras de géneros*. El 1 de diciembre del mismo año, una Real Orden del Ministerio de la Gobernación facilitó, con carácter voluntario, desde el 1 de enero de 1850, el franqueo previo por medio de sellos de papel engomado con la efigie de Isabel II. Después, un Real Decreto, expedido el 3 de noviembre de 1852, impuso la obligatoriedad del franqueo previo para todas las cartas que circularan por el casco de Madrid. El 29 de junio de 1853, otro Real Decreto estableció, con carácter forzoso, el franqueo previo para la correspondencia intercambiada entre España y los Estados de Italia, a excepción de Cerdeña. Apenas un año más tarde, el 16 de marzo de 1854, dos Reales Decretos ampliaron la obligatoriedad del franqueo previo a la correspondencia oficial. Una posterior Real Orden de 28 de septiembre de 1855 permitió a las empresas de periódicos efectuar el pago de los portes de sus rotativos en sellos de franqueo. Finalmente, el proceso culminó con el Real Decreto de 15 de febrero de 1856, mediante el cual el ministro de la Gobernación, Patricio de la Escosura, extendió la obligatoriedad del franqueo previo a toda la correspondencia, a partir del 1 de julio en la Península e Islas adyacentes, y desde el 1 de enero de 1857 en las posesiones de Ultramar [RODRÍGUEZ, Carmen, «Las tarifas postales españolas hasta 1850 (del pago aplazado al franqueo previo)», en *Investigaciones Históricas*, Valladolid, 2 (1980), pp. 107-165, en especial, pp. 157-163. A esta autora se debe, también, una tesis doctoral inédita, leída en la Universidad de Valladolid, sobre *El Correo en España, 1750-1850*].

Sin embargo, dicha razón social cedió todos sus derechos al Banco Español de Ultramar, que fue el que negoció con el Gobierno un nuevo contrato, aprobado a través de un Real Decreto de 7 de abril de 1847⁴⁸.

En dicho Decreto, que constaba de catorce artículos, la nueva *Empresa de Correos Marítimos* se comprometía a mantener el servicio postal entre Cádiz, o cualquier otro puerto peninsular que designase el Gobierno, y La Habana, contando para ello con, al menos, dos buques de vapor de trescientos caballos de fuerza cada uno, y cuatro veleros de más de trescientas toneladas, también cada uno, que realizarían catorce viajes de ida y vuelta al año. Los vapores deberían entrar en servicio en el término de un año, a contar desde la promulgación del Real Decreto, y su construcción sería la adecuada para los usos de la Marina de guerra, de forma que, en caso de necesidad, pudieran ser artillados y empleados en fines militares. También se comprometía la nueva *Empresa* a enseñar a su costa a dos aprendices de maquinistas en cada buque de vapor, que serían periódicamente reemplazados. La duración del convenio era de quince años, pero el Gobierno español se reservaba la facultad de decidir, en cualquier momento, que el servicio postal se hiciese en buques de la Armada Real, previa indemnización a la *Empresa* y un preaviso de un año, con la obligación de adquirir los barcos-correo según la tasación que efectuasen los peritos nombrados por ambas partes. Por último, en todo aquello que no hubiese sido expresamente modificado, continuaba con plena vigencia el anterior Reglamento, aprobado por Real Orden de 18 de septiembre de 1827.

El primer servicio de la *Empresa de Correos Marítimos*, propiedad del Banco Español de Ultramar, lo inauguró un bergantín que entró en el puerto de Cádiz el 3 de mayo de 1847, tras 32 días de navegación desde La Habana. En diciembre de 1847, como consecuencia de la fusión del Banco Español de Ultramar y del Banco de Fomento, la *Empresa* pasó a ser dirigida por el Banco de Fomento y Ultramar, que conseguiría grandes beneficios con la explotación de la línea. Lo cierto era, no obstante, que los nuevos propietarios no cumplían el contenido del Real Decreto de 7 de abril de 1847, en especial, lo concerniente a la puesta en servicio de los buques de vapor; y ello hasta tal extremo que, en 1849, el capitán general de Cuba, conde de Alcoy, llegó a solicitar del Gobierno la autorización para establecer una línea de correos de vapor entre La Habana y Cádiz. Aunque este proyecto fue rechazado, contribuyó a que el

⁴⁸ Lo que antecede, y lo que sigue, salvo indicación en contrario, procede fundamentalmente de GARAY UNIBASO, F., *Correos Marítimos Españoles*, vol. II, *Correos Marítimos Españoles a la América española (Cuba, Puerto Rico y Santo Domingo) de 1827 a 1861*, pp. 11-56. Consúltese, además, PINIELLA CORBACHO, Francisco, *La Empresa Mercantil de Correos Marítimos de La Habana (1827-1851): aproximación a los usos náuticos en la primera mitad del siglo XIX*, Cádiz, 1996.

Gobierno exigiera a la *Empresa* el cumplimiento de sus compromisos, y a que, dada su negativa, decidiera, el 30 de septiembre de 1850, utilizar, a partir del mes de octubre siguiente, los vapores de la Armada para realizar parcialmente el servicio de correos con las provincias americanas. Este nuevo servicio se inició, de forma experimental, el 16 de octubre de 1850, al salir de Cádiz el vapor *Caledonia*, que llegó a La Habana el 11 de noviembre, de donde salió nuevamente para la Península, portando correspondencia, el 21 del mismo mes. Al *Caledonia* le siguieron otros vapores de la Armada, lo que agravó las tensas relaciones existentes entre el Gobierno y el Banco de Fomento y Ultramar, lo que culminó en la rescisión unilateral del contrato por parte del primero, a través de una Real Orden de 28 de abril de 1851. En ella se establecía que la reina, Isabel II, «conformándose con el parecer del Consejo de Ministros, se ha dignado disponer que, a contar desde el 1º de mayo próximo, se conduzca la correspondencia entre la Península y nuestras posesiones de las Antillas por buques de vapor de la Armada Nacional, cesando, por consiguiente, de todo punto en este servicio el Banco de Fomento y Ultramar». Tras recibir una indemnización única por los perjuicios correspondientes a un solo año, equivalente al producto que se acreditase haber obtenido desde el 1 de julio de 1849 al 30 de junio de 1850, más un interés del 6 por 100 hasta que tal cantidad fuese abonada en La Habana, a cargo de los ingresos de la Renta de Correos, el Banco de Fomento y Ultramar vendió en pública subasta su flota, desapareciendo así, definitivamente, la *Empresa de Correos Marítimos*, que, como empresa particular, había funcionado, casi en régimen de monopolio, desde 1827⁴⁹.

Del 1 de mayo de 1851 al 12 de abril de 1857, la Marina de guerra española se hizo cargo del servicio postal con las Antillas, auxiliada, desde 1855, por tres viajes que efectuaron los buques de vapor de *Zangróniz Hermanos y Cía.*, una sociedad particular con sede en La Habana, que, bajo el nombre de *Compañía Trasatlántica Española*, cubría la línea Vigo-Puerto Rico-La Habana. Con motivo de la primera Guerra Carlista, en 1834, la Armada Real había arrendado, y después comprado, los tres primeros vapores en Inglaterra, con el fin de proteger las costas del Cantábrico del contrabando de armas organizado por los carlistas. Dichos vapores fueron sustituidos en 1846 por otros tres, adquiridos en México, y después, sucesivamente, se fueron incorporando algunos más. Por eso, en 1851, el Gobierno español creía contar con los medios adecuados para asumir el transporte de la correspondencia a sus colonias americanas. Se trataba de un viaje mensual, que partía de Cádiz, recalaba en Canarias y Puerto Rico, y concluía en La Habana, mientras que el regreso era directo de La Habana a Cádiz, aunque, en muchas ocasiones, la necesidad de repostar agua y carbón obligaba a hacer escala

⁴⁹ GARAY UNIBASO, F., *Correos Marítimos Españoles*, vol. II, pp. 57-93.

en el archipiélago de las Azores, y también, en caso de cuarentena, en el puerto de Vigo. Para efectuar este servicio, se dispuso, en concreto, de cuatro vapores: dos antiguos barcos-correo, el *Caledonia* y el *Hibernia*, adscritos a la línea con Estados Unidos, y adquiridos en Inglaterra a la *Cunard Line Company*; y, otros dos, *Don Fernando el Católico* y *Doña Isabel la Católica*, construidos expresamente en los astilleros ingleses para actuar como correos a las Antillas. El nuevo servicio a cargo de la Armada fue inaugurado el 1 de mayo de 1851, al zarpar del puerto de Cádiz, rumbo a La Habana, el vapor-correo *Caledonia*. A partir de entonces, el Ministerio de Marina se ocupó de gestionar los suministros de carbón para los vapores, y la manutención de los pasajeros que iban embarcados en ellos. Uno de los principales obstáculos para el buen desenvolvimiento del servicio fue, precisamente, las dificultades que encontró el Ministerio de Marina para efectuar los suministros de carbón, unido a las grandes retenciones que sufrían los vapores en Vigo, como consecuencia de las medidas sanitarias —que suponían, además, un grave quebranto para los pasajeros—, y el problema de las reparaciones, ya que, ni en España, ni en sus dominios, existía un dique con capacidad suficiente para recibir al *Don Fernando el Católico* y al *Doña Isabel la Católica*, por lo que tenían que ser enviados a Inglaterra. El Ministerio de Marina fracasó, por falta de empresarios particulares que acudieran como licitadores a las subastas, en su propósito de situar depósitos fijos de carbón en Canarias, Puerto Rico, Vigo e islas de Madeira, lo que dificultó y encareció extraordinariamente los suministros.

En principio, la fecha de salida de los vapores-correo no fue fija, ya que era regulada por el Correo Central de Madrid, de acuerdo con sus envíos de correspondencia. El 20 de agosto de 1851, el Ministerio de la Gobernación, sin embargo, comunicó al de Marina que, a partir del 1 de septiembre siguiente, la correspondencia para Canarias, Puerto Rico y Cuba saldría de Madrid todos los meses, el día 3, y el 7 partiría con ella, desde Cádiz, el vapor-correo correspondiente. Las expediciones de La Habana a la Península se efectuarían, a su vez, igualmente el 3 de cada mes. Esta Real Orden, que no fue exactamente observada, ya que solían variar las fechas de partida, fue sustituida el 13 de marzo de 1854 por otra, que atrasó la salida de la correspondencia de Madrid a los días 8 de cada mes, y al 12 la de Cádiz. Hay que tener en cuenta, por otra parte, que, con la creación de la *Royal Mail Steam Packet Company*, también conocida como la *Mala Inglesa de las Indias Occidentales*, Inglaterra había entrado en el comercio y en las comunicaciones con la América hispana, y, en particular, en el área del Caribe, donde impuso su sistema de navegación en buques de vapor, con estaciones terrestres de suministro, y estafetas o agencias postales, en las que recibía, organizaba y distribuía toda la correspondencia procedente de Europa y Norteamérica. Aunque España contaba con su propio servicio postal, mucha de la correspondencia de la América española y del Brasil se encontraba bajo su control. Desde 1839 en Puerto Rico, y desde 1842 en Cuba (La Habana, Santiago de Cuba, Matanzas),

varias agencias postales inglesas se fueron estableciendo en el área caribeña, coincidiendo con la apertura de nuevas líneas: dos buques de vapor salían los días 1 y 15 de cada mes del puerto de Southampton, y hacían escala en La Coruña, Madeira, Barbados y Nassau; y desde las Barbados, las valijas seguían muy diferentes rutas (Tobago-Surinam, islas de Barlovento-Martinica-San Juan de Puerto Rico, Cartagena de Indias-Curaçao, Jamaica-La Habana, Nueva Orleans-Veracruz-La Habana). En el caso de las agencias postales en Cuba, la correspondencia directa con España les estaba expresamente prohibida, pero el resto de la correspondencia podía ser manipulada por ellas, aunque debían abonar el 10 por 100 de su importe a la *Empresa de Correos Marítimos*, y, desde 1851, a la Renta de Correos. No hay que olvidar, por último, el servicio que, en buques de vela, prestaron, entre 1827 y 1835, en dirección a México, las compañías francesas de paquebotes (*Société Gauthier*, *Société Balguerie*) que unían Burdeos con Veracruz; ni la inglesa *Pacific Steam Navigation Company*, que desde 1840 organizó las comunicaciones entre Europa, Chile y Perú a través del estrecho de Magallanes, partiendo de Falmouth, con escala en Río de Janeiro, y destino en Valparaíso; ni la *Compañía Trasatlántica Genovesa*, que tiempo después enlazó mensualmente Génova con Río de Janeiro, haciendo escalas, a la ida, en los puertos de Marsella, Barcelona, Cádiz, Santa Cruz de Tenerife, Pernambuco y Bahía, y, a la vuelta, también en las islas Madeira y Lisboa, además de comunicar el Río de la Plata con Río de Janeiro.

El 7 de marzo de 1854, la casa de comercio *Zangróniz Hermanos y Compañía*, por conducto del gobernador y capitán general de Cuba, hizo llegar al Gobierno español una solicitud en la que proponía establecer una línea de vapores, que uniría cada once días los puertos de La Habana, El Havre y Liverpool, haciendo escala en Puerto Rico y Vigo, con sus correspondientes retornos, y que conduciría la correspondencia oficial y particular, sin percibir otra remuneración que la exención de los derechos de abanderamiento y de puerto. Tras ser estudiada esta propuesta, una Real Orden de 7 de mayo de 1854 aprobó la concesión de dicha línea, por un período de cinco años, de acuerdo con el pliego de condiciones que también se incluía. Bajo el nombre de *Compañía Trasatlántica Española*, la casa *Zangróniz Hermanos* inició sus viajes con el vapor *Habana*, partiendo del puerto de Vigo el 22 de julio de 1855. Dado el éxito que se preveía, y puesto que Vigo pasaba a ser el nuevo nudo de la expedición y distribución postal transoceánica, una Real Orden de 30 de agosto de 1855 elevó su Administración de Correos a la condición de principal, agregándole las estafetas de Pontevedra, Tuy, La Guardia y Caldas de Reis, que hasta entonces pertenecían a Orense. Mas, lo que se iniciaba con presagios de gran proyecto de futuro, muy pronto quedó abortado, ya que sólo se realizaron tres viajes. Ello se debió a que, de los tres vapores que *Zangróniz Hermanos y Cía.* habían comprado en Inglaterra, bautizados como *Habana*, *Vigo* y *Cádiz*, el primero de ellos, en septiembre de 1855, al efectuar el

tercer viaje desde las Antillas a la Península, sufrió fuertes tempestades, una epidemia a bordo de cólera morbo, que causó la muerte de doce personas, y, tras padecer graves averías, fondeó el 1 de octubre en la isla de Faial, en las Azores. Los cuantiosos gastos que tales daños y contratiempos originaron en la travesía desanimaron a la empresa propietaria, que prefirió rescindir su contrato, perder el depósito de 25.000 pesos fuertes que había entregado, y vender los buques.

Idénticos avatares también los sufrieron los vapores-correo de la Armada, como fue el caso del *Don Fernando el Católico*, que tuvo que ser abandonado en diciembre de 1856, tras embarrancar en la costa cubana. Estas dificultades explican que el Gobierno español decidiera aprovechar los viajes de todos los buques extranjeros que saliesen de cualquier puerto peninsular, con destino a La Habana, para que condujesen la correspondencia nacional, en un intento de liberar a los vapores de la Armada de tal cometido. Éste es el objeto declarado del Real Decreto de 11 de diciembre de 1855, por el que se facultaba al Gobierno para que, por «los medios más rápidos, económicos y convenientes, haga los convenios internacionales que sean necesarios para que por los vapores-correo que salen del extranjero para el Continente americano vaya la correspondencia que con destino a aquellos países se ponga en las Administraciones de la Península e Islas, regresando a las mismas toda la que proceda de América». Pocos meses después, dentro de la misma política de poner nuevamente en manos de empresas particulares el servicio de correos marítimos, liberando de esa pesada carga a los buques de la Marina de guerra, una Real Orden de 10 de septiembre de 1856 especificaba que, «deseosa la Reina (q.D.g.) de ver establecido breve y sólidamente un sistema regular de comunicaciones entre la Península y las Provincias de Ultramar, que, facilitando las relaciones entre los españoles de ambos hemisferios, estreche más y más los indisolubles vínculos que los unen y dé a su comercio el desarrollo a que debe aspirar, se ha servido disponer que reunidos el Director General de Ultramar, el Oficial mayor del Ministerio de Marina y el Director General de Correos, y teniendo a la vista los proyectos, proposiciones y estudios que sobre la materia existen, formulen con toda urgencia el pliego de condiciones a que ha de ajustarse el servicio de conducción en barcos de vapor de la correspondencia de las Antillas».

El último paso en esta política de retorno a la gestión privada fue el dado por el Real Decreto de 23 de enero de 1857, evacuado por conducto del ministro de Estado y Ultramar, marqués de Pidal. En él se confesaba que «el importante servicio que en este tiempo han prestado los vapores del Estado destinados a conducir mensualmente la correspondencia entre la Península y las Antillas españolas no puede continuar por más tiempo, a causa del estado de deterioro a que los buques han llegado, según se ha hecho presente repetidas veces por el Ministerio de Marina». En consecuencia, debía crearse una línea de vapores trasatlánticos que mantuviese, de forma regular y estable, una constante comunicación entre

ambas orillas del océano Atlántico. Puesto que «la propia y ajena experiencia» había demostrado que «los Gobiernos no deben encargarse de hacer directamente este servicio con buques del Estado, y que es preferible confiarle a empresas particulares con las debidas precauciones y garantías», pero, también era cierto que el establecimiento de tal línea permanente exigía algún tiempo, tanto para que «la licitación llegue a noticia de los que puedan interesarse en ella, como para la adquisición o construcción de los buques que reúnan las circunstancias y condiciones que el Gobierno tendrá necesidad de exigir, y el mal estado de los vapores actualmente empleados no consiente tan larga espera», se hacía absolutamente necesario disponer de un servicio provisional, cuya duración no excedería de un año, hasta que se pudiera organizar la empresa definitiva. De ahí que, conforme al pliego de condiciones que acompañaba al Real Decreto, se autorizase al ministro de Estado y Ultramar para contratar, en pública subasta, una línea provisional de vapores-correo entre la Península y las Antillas españolas.

A la subasta, fijada para el 14 de febrero de 1857, no se presentó ningún licitador, por lo que fue convocada por segunda vez, con el mismo pliego de condiciones y una rebaja en la subvención por viaje redondo (ida y vuelta), el 9 de marzo siguiente. También quedó desierta esta segunda puja, motivo por el cual, el ministro del ramo, el marqués de Pidal, contrató directamente el servicio, el 5 de abril de 1857, con el representante en España de la casa de comercio parisina *Gauthier Hermanos y Compañía*, Nazario Carriquirri. El 12 de mayo de 1857, el vapor *Alma* zarpó del puerto de Cádiz, rumbo a Santa Cruz de Tenerife, Puerto Rico y La Habana. Durante un año, hasta el 12 de mayo de 1858, bajo el nombre de *Vapores Correos Trasatlánticos*, la casa *Gauthier* efectuó un total de trece viajes. Su servicio se caracterizó, sin embargo, por el empleo de buques inadecuados, en malas condiciones de navegación, y por el mal trato dispensado a los pasajeros. Finalizado el contrato, *Gauthier Hermanos y Cía.* fue sustituida, entre el 12 de junio de 1858 y el 31 de diciembre de 1861, por un consorcio de navieros catalanes (la *Sociedad de Navegación e Industria* y la casa *Bofill, Martorell y Compañía*, ambas con sede en Barcelona), que operaron, a través de sucesivas prórrogas anuales, bajo la firma comercial de *Compañía de Vapores Españoles Correos Trasatlánticos*. Su primer viaje se inició el 12 de junio de 1858, al partir de Cádiz su vapor-correo *Europa*. Se trataba, igualmente, de expediciones mensuales, llevadas a cabo por cuatro vapores de hélice (*Europa, Berenguer, Ter y Almogávar*), de 1.500 toneladas, que anteriormente habían sido utilizados por la casa *Bofill y Martorell* como buques de carga y pasaje en la línea Marsella-El Havre, con escala en los principales puertos peninsulares⁵⁰.

⁵⁰ GARAY UNIBASO, F., *Correos Marítimos Españoles*, vol. II, pp. 104-179 y 209-218.

El 27 de septiembre de 1861, en un intento de regularizar e incrementar las comunicaciones entre la metrópoli y el Caribe, salió a concurso la línea postal, con la novedad de que, por primera vez, se habría de hacer escala en Santo Domingo, siendo la duración del contrato de cinco años, prorrogables por otros dos a voluntad del Gobierno español. El servicio de vapores-correos fue finalmente adjudicado (hasta la independencia de Cuba y Puerto Rico en 1898) a la naviera *Antonio López y Compañía*, de Alicante, que, desde 1881, autorizada mediante Real Decreto de 1 de septiembre de dicho año a subrogarse en el contrato de concesión entonces vigente (1878-1886), y en la siguiente y última prórroga (1887-1898), operaría como *Compañía Transatlántica Española, S.A.* En 1851, Antonio López y López, futuro primer marqués de Comillas, y Patricio Satrústegui, habían fundado en Santiago de Cuba esta compañía, que fue la que ganó a finales de 1861 —para comenzar el 1 de enero de 1862— la subasta para el transporte de la correspondencia entre España, Cuba, Puerto Rico y Santo Domingo. En 1884 ampliaría sus horizontes, al adquirir el marqués de Campo su contrata del servicio postal con Filipinas. Años antes, no obstante, en 1865, se había incrementado el negocio con la explotación de otras dos líneas postales en las Antillas: las que, partiendo de La Habana, comunicaban, una con Veracruz, en México; y otra con Puerto Rico, tras una escala intermedia en Santo Domingo. Finalmente, en 1887, la *Compañía Transatlántica Española* se hizo cargo de la explotación de todas las líneas oficiales del Estado. De esta forma, el monopolio familiar de los marqueses de Comillas constituyó una amplia red de comunicaciones marítimas, que se mantuvo hasta la década de 1930, y que unía la Península Ibérica con las islas Baleares y Canarias, con las posesiones del norte y de la costa occidental de África, las colonias de las Antillas, Filipinas y Suramérica.

Los enlaces marítimos con el norte de África comenzaron a funcionar en 1861, regularizándose a partir de 1887, cuando la *Transatlántica* se hizo cargo de este servicio, que enlazaba Cádiz y Tánger cada dos días, y quincenalmente Málaga-Ceuta-Algeciras-Tánger-Cádiz. Hacia 1930, se añadieron enlaces diarios entre Málaga y Melilla, Algeciras y Ceuta, y Algeciras y Tánger, además de un gran número de expediciones que unían la Península y estas ciudades con el resto del Marruecos español. También en 1887, la *Transatlántica* inició los viajes de vapores-correo desde Cádiz a Río de Oro y Fernando Poo, con una periodicidad trimestral. Para agilizar este servicio, se permitió a los numerosos veleros de pesca que desde las islas Canarias fondeaban en la bahía sahariana y en la isla ecuatorial que transportasen correspondencia. Posteriormente, la periodicidad se hizo mensual, completándose con el viaje, también mensual, de la *Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios*, que, además de los destinos mencionados anteriormente, hacía escala en Cabo Juby y La Agüera.

Hasta la apertura del Canal de Suez, en 1869, el transporte de la correspondencia a Filipinas y Extremo Oriente se realizaba a través del istmo de Suez por

dos compañías, una británica (*Peninsular y Oriental de Navegación por Vapor, P & O*), con escalas en Gibraltar y Marsella; y otra francesa (*Messageries Maritimes*), que partía de este último puerto. En ambas escalas se recibía, quincenalmente, el correo español. En Alejandría, la correspondencia era transbordada, por vía terrestre, hasta el puerto de Suez, donde se reembarcaba hasta Hong-Kong o Singapur. Desde estos puertos asiáticos, las valijas eran encaminadas hacia Manila en vapores de compañías privadas (como la naviera *Reyes y Cía.*), o en barcos de la Marina de guerra española, adscritos a la base naval de Cavite. La apertura del Canal y el acuerdo del Correo español con las dos compañías extranjeras mencionadas permitió tener, a partir de 1870, una periodicidad semanal. Además, este servicio postal se vio reforzado por el contrato que después, en 1871, suscribió el Gobierno español con la sociedad hispano-británica *Olano, Larrinaga y Compañía*, para el transporte de los funcionarios civiles y militares destinados a Filipinas. En 1879, salió en pública subasta la adjudicación de un servicio mensual de vapores-correo entre la Península y Filipinas, facilitado por la concesión de una subvención estatal. El 3 de noviembre de dicho año, tal contrato le fue concedido a José Campo Pérez-Arpa y Vélez, el ya mencionado primer marqués de Campo, un financiero valenciano que se había introducido como empresario naviero. Pronto surgió una fuerte rivalidad con su principal competidor, Antonio López, también uno de los fundadores de la *Compañía General de Tabacos de Filipinas*, a la que en 1882 se le concedió una nueva línea subvencionada con destino a las Filipinas. De ahí que, a los pocos meses, en 1884, el marqués de Campo terminase traspasando su flota y su contrato a la compañía de su rival, la *Transatlántica*, que pasó a monopolizar el servicio. Por otra parte, el archipiélago filipino recibía correspondencia de las colonias españolas de la Micronesia (islas Marianas, Carolinas y Palau), muy poco pobladas, hasta su venta a Alemania en 1899, a través de buques particulares o de la Armada, aunque de forma irregular, y muy esporádica⁵¹.

⁵¹ BAHAMONDE MAGRO, Ángel; MARTÍNEZ LORENTE, Gaspar; y OTERO CARVAJAL, Luis Enrique, *Las comunicaciones en la construcción del Estado contemporáneo en España: 1700-1936. El Correo, el telégrafo y el teléfono*, Madrid, 1993, pp. 91-96; y GARAY UNIBASO, F., *Correos Marítimos Españoles. (Filipinas, Marianas e Indochina). De 1521 a 1884*, vol. III, Bilbao, 1991, pp. 183-339; e *Id.*, *Correos Marítimos Españoles. (Los vapores-correos de la «Cía. Antonio López», posteriormente «Cía. Trasatlántica Española»)*. De 1862 a 1898, vol. IV, Bilbao, 1996, pp. 29-267. También ESPASA CIVIT, J. M., *Historia del Correo en Canarias*, pp. 159 y ss.; y HERNÁNDEZ SANDOICA, E., «Transporte marítimo y horizonte ultramarino en la España del siglo XIX: la naviera Antonio López y el servicio de Correos a las Antillas», en *Cuadernos de Historia Contemporánea*, Madrid, 10 (1988), pp. 45-70.