

EL PAPEL DE LA ARMADA ESPAÑOLA EN EL CORREO MARÍTIMO CON YNDIAS



Francisco Piniella¹
(Académico de Número)

“la creación de una red de correos que establecieran las relaciones personales entre el poder central y los hombres influyentes de cada lugar fue trascendental, los miembros del gobierno central estuvieron en la mayor parte de las ocasiones en contacto con las provincias (...) y las sometían a un control férreo mediante espías, informantes y sobre todo correos”.
López Bernal, J.M.¹



El propósito de este artículo es sintetizar el papel del Estado, como Armada, en el mantenimiento de las comunicaciones postales con los territorios ultramarinos americanos. De forma segmentada y a partir de un análisis cronológico, abordaremos primero el sistema de navíos de aviso dentro del general de la Flota de Indias; a continuación la organización de un sistema de Correos Marítimos a partir de los diferentes proyectos y de su consolidación en el siglo XVIII. Luego, con el declive del sistema, no solo postal, sino político y económico, analizaremos la forma en que asumen este servicio los buques de la Armada en el siglo XIX. Finalmente abordaremos el último periodo de estas comunicaciones con las posesiones españolas en las Antillas, para acabar con una mención breve a la incorporación del vapor a las líneas de comunicación.

Las fuentes consultadas han sido fundamentalmente el Archivo General de Indias (AGI) en Sevilla, el Archivo Nacional de Cuba (ANC) en La Habana, y el Archivo Histórico Provincial de Cádiz (AHPC). De forma puntual, se ha consultado determinada documentación procedente de otros archivos y bibliotecas, especialmente del Museo Postal Cubano (La Habana), Museo Naval (Madrid), el Archivo General de Marina “Alvaro de Bazán” (El Viso), y las bibliotecas de Temas Gaditanos (Cádiz), Biblioteca Nacional “José Martí” (La Habana) y la propia del AGI.

La comunicación con el nuevo mundo

Como bien establece López Bernal (1990)² en sus estudios sobre el Correo Marítimo con Indias, el papel de éste en el descubrimiento y posterior conquista militar del Nuevo Mundo, fue el establecer un control gubernamental de tierras que se encontraban a muchos días de “distancia” teniendo en cuenta los medios de comunicación existentes.

Hoy, cuando pensamos que con nuestros teléfonos móviles nos comunicamos, con un coste muy reducido, entre personas de diferentes continentes, en aquel tiempo, cualquier comunicación requería de un esfuerzo sólo al alcance de reyes. El correo estaba monopolizado en las cortes de Europa Central por la familia Tassis.³ Ya antes del descubrimiento de América, poseían una amplia red de conducción postal, que se consolidó en 1500 con el nombramiento de Francisco de Tassis como Maestro de Postas, también en España.⁴

De forma análoga, a través de asiento, en definitiva la concesión del Estado a particulares de la gestión de ciertos servicios públicos, (la misma política de externalización de servicios públicos actuales), los monarcas españoles establecieron con carácter hereditario el título de “Correo Mayor de las Indias descubiertas, y por descubrir”, por Real Cédula de 14 de mayo de 1514 (posteriormente recogida en la Real Cédula de 13 de octubre de 1768 cuando se incorpore el Oficio de Correo Mayor de las Indias al Estado):

*“...en que haciendo expresión de que las cosas de las Indias del Mar Océano y Tierra firme, entónces llamada Castilla de Oro, habían crecido y crecían cada día, despachándose muchos Correos y Mensageros, yendo y viniendo Cartas, y que en las que se despachaban por la Casa de Contratación de Sevilla, había buen recaudo, no sucediendo de las que venían de las Indias, en que recibían mucho daño varias personas”.*⁵

El cargo de Correo Mayor de las Indias recayó sobre el doctor Lorenzo Galindez de Carvajal, *“para sus herederos y sucesores perpetuamente para siempre jamás”*.⁶

Las competencias del Correo Mayor de las Indias eran cuidar del despacho y de las negociaciones de todos los correos en ambos sentidos, así como entre las islas, Indias y Tierra Firme. De esta forma se centralizaban los despachos, tanto de la correspondencia oficial como de la particular, en la Casa de Contratación de Sevilla. Aunque, con posterioridad, existirían diferencias significativas para la correspondencia americana, como establece Sitjá (2013)⁷ cuando los virreyes fueron instados a los nombramientos de administradores de correos. Había tenientes en Sevilla, Santo Domingo, La Habana, Veracruz, Portobelo y Cartagena, aunque estos no eran de carácter militar como pudiera parecer por la actual significación del término: eran tenientes como propietarios de una “tenencia” de la *Casa* en base a un contrato.

Siguiendo la trayectoria de la Flota de Indias, que era la forma en que se ejercía el monopolio comercial español en América. El sistema de flotas de Indias duró más de doscientos años, desde 1516 a 1778. La necesidad de que los buques navegaran “en conserva” (navegación en convoy, es decir, en formación de un conjunto de buques) estaba motivada por la defensa de éstos contra corsarios. Como establece Lucena (1985), se organizaban dos flotas, en marzo y septiembre: cada una de dichas flotas tendría al menos 10 bajeles de 100 o más toneladas. Una vez en el Caribe, cada mercante marcharía a su puerto respectivo, mientras que el buque de guerra se dedicaría a perseguir a los piratas tomando La Habana como base. Al cabo de tres meses, todos los mercantes se reunirían en La Habana con el buque de guerra y emprenderían el regreso a España.⁸

El navío de aviso

Durante siglos hubo una ligazón y un monopolio del Estado sobre el comercio exterior, cuya máxima expresión fue el control de la flota que periódicamente hacía el viaje al Nuevo Continente.

Ya en el año 1523, se asignaron cuatro buques de guerra para las labores del correo: uno acompañaba a los mercantes que iban a Santo Domingo, otro a los de Tierra Firme, y los otros dos a la flota que iba a México. En 1569 se diferenciaron totalmente las dos flotas: la que iba como destino final a Veracruz, llamada Armada o Flota de la Nueva España, y la de Portobelo, antiguo Nombre de Dios, destinada a Tierra Firme, llamada Flota de Galeones o sólo Galeones.

El nacimiento del “navío de aviso” va parejo, por tanto, a este mecanismo, siendo este tipo de buques los

encargados de llevar a América la noticia de que la flota estaba a punto de salir con el fin de preparar la negociación. También la organización postal europea sirvió de base para el desarrollo de la posta colonial. El Maestro General de Postas en Europa, nombraba postillones y maestros de postas, mientras que, en América, el Correo Mayor de Indias nombraba tenientes y capitanes, con el mismo tipo de esquema organizativo: recordemos que las primeras disposiciones orgánicas del servicio postal fueron establecidas ya en el Asiento mencionado de los Tassis, por el cual los postillones, a través de patentes, licencias o pasaportes, pasaban a convertirse en funcionarios de los territorios del Imperio en los que realizaban su cometido.⁹ Donde se desarrolló y mejoró considerablemente la Renta de Correos fue en Perú y Chile, pues ya a finales del siglo XVIII había todo un complejo sistema de Ordenanzas, Instrucciones y Reglamentos referidos a la Renta de Correos. Se especificaban las responsabilidades de todo el personal del ramo, desde administrador a mozo, pasando por los oficiales, carteros, maestros de postas, guardas de la Renta, etc.¹⁰ Los itinerarios postales en estos casos eran interminables, y cubrían extensiones inmensas y se dividían sólo en el Reino de Perú y Chile en hasta nueve carreras¹¹. Solo en el Perú había en el año 1772 tres:¹²

- La de Potosí: Lima–Huancavelica–Cuzco–Potosí, que seguía a Salta–Tucumán–Córdoba y Buenos Aires.

- La de Arequipa: Lima–Yca–Arequipa–Moquegua–Arica–Tarapacá y hasta Chile por la costa (poco utilizada)

- La de Valles: Lima–Trujillo–Piura–Quito–Popayan–Santa Fe–Cartagena

- En el año 1778 se crea la del Pasco: Lima–Cerro del Pasco – Huánuco.

Muy ilustrativa al respecto es la obra *El Lazarillo de Ciegos y Caminantes* (“Concolorcorvo”) sobre el itinerario entre Buenos Aires y Lima en el S.XVIII, partiendo desde La Coruña hasta Montevideo en un paquebote correo, el “Tucumán”. Así nos narra la llegada de una de estas embarcaciones:

*Tengo dicho en mi Diario Náutico que a los ochenta y cuatro días de haber salido de la ría de La Coruña, en el paquebote correo de S.M. nombrado el “Tucumán”, dimos fondo a la vela en la algosa arena de la mejor ensenada que tiene el Paraná. Al amanecer del siguiente día, y mientras se preparaba la lancha, me despedí de los oficiales y equipaje con alegre pena y en particular del salado contramaestre (...) y haciendo otra reverencia a los oficiales, me afiancé de los guardamancebos para bajar a la lancha, porque en estos pequeños bajeles es ociosa la escala real. Empezaron a remar los marineros a la flor del agua y palanquearon hasta poner la proa poco más de una vara de la dura arena, a donde se descende por una corta planchada. Desde la playa a la población hay una corta distancia, que se sube sin fatiga, y en su planicie está fundada la novísima ciudad con el título de Montevideo.*¹³

Por tanto, el transporte marítimo de la correspondencia se desarrolló, ya a partir del S.XVI, al amparo de estos “navíos de aviso”. En principio, eran buques de poco porte; según lo ordenado, no podían exceder las 25 pipas de carga (una pipa equivalía a media tonelada o a seis barriles), y



acompañaban a la Flota de Indias, que se organizaba en los puertos de Sevilla, Cádiz, y Sanlúcar de Barrameda, destinadas a Tierra Firme y Nueva España, para volver en solitario por la vía del Canal Viejo de Bahamas, que era la ruta de menor incidencia en la piratería de la zona. De esta forma, traían los avisos de la flota. Con el propósito de mejorar la estabilidad de éstos navíos se les permitió, posteriormente, aumentar su tonelaje: en 1628 a sesenta toneladas y en 1649 hasta cien, aunque manteniendo la prohibición de transportar en ellos las mercaderías, frutos, metales preciosos,... para evitar el saqueo por parte de piratas. En algunos casos, aislados, fue autorizado el transporte de carga.¹⁴

La Casa de Contratación era la encargada de despachar los navíos de aviso. En 1561 se estableció su regulación dentro del Reglamento que establecía el despacho de las Flotas mercantes y Armadas a las Indias.¹⁵ Se dispuso por parte de la Hacienda de cuarenta mil ducados para la construcción de los navíos así como para el avituallamiento y preparación de la tripulación. Todas las vituallas o menestras que se necesitaban para la comida diaria eran contabilizadas, además del nombre, apellido, lugar de origen y destino de los pasajeros a Indias. En los últimos años se llevaba incluso un buque de pequeño calado con tripulantes “suplentes”, que cubrían el gran número de muertes, desertiones, y enfermedades de los tripulantes de la Flota. Como el resto

de los buques de la Flota de Indias, los navíos de aviso se construyeron en su mayor parte en el Cantábrico o en los astilleros americanos de Cuba, Panamá o Veracruz. También pasaban por inspecciones periódicas realizadas por peritos expertos de la Casa de la Contratación.¹⁶

Ya desde el período inicial de los navíos de aviso, S.XVI y XVII, podemos decir que no se cumplieron los requisitos estipulados en su normativa. En 1625 se estableció que el número de avisos a despachar anualmente sería de seis, pero en 1628, con carácter obligatorio, y con cargo a la Administración de Avería se sufragaron gastos de fianza por avería de 300.000 ducados de plata para sólo cuatro navíos anuales.¹⁷ De nuevo en 1638 se hace cargo la Hacienda pero, en definitiva, parece lógico pensar que los viajes ordinarios eran costeados por la Avería y los extraordinarios por la Real Hacienda. A partir de 1652 se contratarán navíos particulares para el transporte de mercancías lo que originará numerosas irregularidades, en el sentido de que no se cumplirá la frecuencia de salida en los viajes de estos navíos de aviso. En 1678 se firma una nueva escritura entre el Consulado de Cádiz y la Corona, solicitando los comerciantes que sus representantes pudieran visitar los navíos, permitiendo solamente que aquellos pudieran concurrir con el juez de la Casa de la Contratación a la visita de los buques. Hasta 1693 no se autorizarán dichas visitas, pero

en compensación se obligará a dicho Consulado a costear al menos ocho avisos.¹⁸

Estas irregularidades originaban numerosos intentos, a principios del S.XVIII, de reformar el sistema de comunicaciones. El diccionario de Pezuela describe la situación del ramo de correos en estos años de la siguiente forma:

*Andaba la contabilidad del ramo de correos tan enredada, producía tan poco por la razón de que la mayor parte de la correspondencia iba y volvía de contrabando, y resultaban los puertos y pueblos de América tan mal servidos en todo lo relativo a un objeto tan interesante (...).*¹⁹

Correos Marítimos

Primeros proyectos fallidos

Los primeros intentos para retirar a la Armada de la asignación de labores de aviso se dan a partir del año 1707, cuando el primer monarca de la nueva dinastía, Felipe V, decide romper con el sistema que atribuía al Consulado el pago de los avisos y decide, mediante Asiento, otorgar dichas responsabilidades al Marqués de Montesacro, Diego de Murga, en régimen de monopolio de correos marítimos.²⁰ El Asiento preveía la construcción de buques correos marítimos de ciento veinte toneladas, suficientes para mantener seis viajes anuales, tres al Perú y tres a Nueva España. El sistema de portes pagados era de lo más innovador, ya que hasta entonces era el remitente el que abonaba los gastos de la correspondencia, a menos que fuese franqueado o con franquicia. En este caso, la franquicia se reducía al Rey, al Consejo de Indias, a la Inquisición y a la Santa Cruzada. Se permitía a su vez el transporte de pasajeros y de frutos, hierros, acero y clavazón como lastres, permitiéndosele el transporte de metales preciosos en el viaje de vuelta. El proyecto era muy parecido al que en 1827 originaría de forma particular la Empresa de Correos Marítimos de La Habana, objeto de nuestro estudio.

Las circunstancias adversas (Guerra de Sucesión y resistencia a los cambios por parte del Consejo de Indias), limitaron el Asiento a sólo dos viajes, quedando invalidado el 24 de febrero de 1708. Igual resultado obtuvo la concesión realizada, ocho años después, en términos parecidos a Francisco de Goyeneche, pues tampoco pudo cumplir lo acordado.

A pesar de la Guerra de Sucesión, existieron proyectos de mejora del sistema de navíos de aviso, como el presentado por el nuevo virrey del Perú, Príncipe de Santo Buono, en 1713, ante Felipe V: *Proyecto para el establecimiento de 4 navíos de Aviso anuales entre España y las Indias* que fue rechazado por el Rey al no pronunciarse favorablemente el Consejo de Indias.²¹

También durante el tiempo de la guerra, salvo algunos años, se mantuvo la comunicación postal con cincuenta y cuatro navíos de aviso. En esta época las comunicaciones se ven complementadas con los navíos franceses, en un total de veinticuatro buques.²² A su vez el Estado acusa a través de la Junta de Restablecimiento del Comercio al

Consulado de Sevilla de no despachar el mínimo de ocho avisos anuales, además de incumplir con los requerimientos de cargar solamente efectos postales. Todo ello incide en la comunicación deficiente del Estado con los virreyes. Hasta 1718 no se toma parte activa por parte de la Corona en el asunto; por Real Decreto de 29 de Julio de 1718 se ordenaban despachar un total de cuatro navíos de aviso para cada Virreinato. Basados en cierto modo en el proyecto de Buono, las fechas de partida de estas naves serían: dos en enero, dos en abril, dos en junio y dos en noviembre. El proyecto de la Corona, basado en la subvención estatal por parte de la Real Hacienda al proyecto, se vio contrariada por la merma de recursos ocasionada por la guerra. Ello hizo que el Rey, por las presiones del Consejo, obligara de nuevo a los comerciantes a hacerse cargo de estas comunicaciones, a través del Consulado de Cargadores a Indias. Trasladada la Casa de la Contratación a Cádiz en 1717, un año antes de la firma del Decreto sobre salida de avisos, y mientras se llevaban a cabo las negociaciones con Cádiz, se llegó a pensar la posibilidad de utilizar los correos marítimos de países extranjeros como los holandeses, establecidos entre Amsterdam y Curaçao. Esta actitud española es común a muchos de los proyectos españoles de correos marítimos del S.XIX: correos franceses (bordeleses) y británicos principalmente.²³

El proyecto de 1720

El 23 de Abril de 1720 el Rey firma el *Real Proyecto para Galeones, y Flotas de El Perú, y Nueva España, y para Navíos de Registro, y Avisos, que navegaren a ambos Reynos*. El Proyecto en su prólogo ya establecía una autocritica del sistema:

*... como el logro de este fin, y la conveniencia recíproca de mi Erario Real, consisten principalmente en el regular, y necesario curso de los Comercios, fundamento único de la opulencia de las Monarquías, es y será siempre la importancia de restablecer brevemente los de estos Reynos, y los de la América, que se hallan tan deteriorados, las que ocupen más mi cuidado, y aplicaciones, hasta ver, como lo espero, el tráfico entre los Vasallos de unos y otros Dominios, felizmente continuado, y aumentado, y restablecidas también las Fabricas de Seda, y Lana, y otras maniobras necesarias en lo interior de España; para cuyo fomento, y el consuelo universal de mis Vasallos, he considerado, que nada puede conducir tanto como el que los Galeones de Tierra Firme, y Flotas de la Nueva España, y Navíos de Registros y Avisos para ambos Reynos se despachen con la frecuencia, fin que por la mala dirección en el avío de ellos se retarde la puntual expedición de su salida y retorno a los tiempos prefinidos.*²⁴

Según Lucena Salmoral (1985),²⁵ el Proyecto de 1720 pretendió resolver las nuevas necesidades de la metrópoli poniendo parches al viejo sistema de flotas. De todas formas, era uno más de los mecanismos puestos en marcha por Felipe V para mejorar la Flota de Indias, como el traslado a Cádiz de la Casa de la Contratación tres años antes. El Proyecto reglamentaba tanto los buques, como las cargas (Capítulo I); el despacho de los buques y el mando de la Flota y Galeones (Capítulo II); la recaudación motivo principal de la reforma borbónica y los fletes (Capítulo III, V, VI, VII y VIII); y

el personal que podía embarcar (Capítulo IV). El Navío de Aviso continuaba con su misión de avisar de la llegada de la Flota; así, la primera expedición después del nuevo Proyecto, que salió en junio de 1721 al mando de don Francisco de Guevara, envió desde Canarias un navío de aviso para que la Armada de la Mar del Sur se pusiese en marcha y condujese a Panamá la plata que debía venir a España.

El 31 de mayo de ese mismo año (1720), se firma también la Real Cédula de *Aprobación de la escritura en que el Consulado de Cádiz se encarga del despacho anual de ocho avisos para las provincias de Tierra Firme y Nueva España*.

Antes, el 2 de marzo, la Junta General del comercio gaditano había acordado devolver el sistema propuesto por el Rey, pero tras una segunda convocatoria de la Junta, el 6 de abril, se decide costear los avisos requeridos por el monarca de forma obligatoria, no sin antes conseguir numerosas modificaciones del proyecto inicial, modificaciones que, en cierto modo, variaban el propio espíritu del sistema de avisos:

- los navíos irían totalmente libres de carga;
- se alteraba el sistema y número de la tripulación: el piloto iría por cabo y se disminuía el número de marineros;
- se alteraban los derroteros y escalas previstas: los avisos no se detendrían más de dos meses en Veracruz, ni más de cuatro en Cartagena y Portobelo, se haría la aguada en Puerto Rico, y en La Habana sólo se haría escala a la vuelta;
- se alteraba el reparto y entrega de la correspondencia: para el envío con destino a Tierra Firme se llegaría a Cartagena y de seguido hasta Portobelo para recibir los pliegos de la Audiencia de Panamá y Perú, los de Nueva España irían en derechura a Veracruz.
- se modificó el que la correspondencia fuese entregada a la llegada a Cádiz al Correo Mayor de la ciudad, y pasó a ser el propio Consulado el encargado de hacerla llegar a sus destinatarios, evitando costes de portes.

Durante el tiempo que permaneció el Consulado de Cádiz a cargo de la posta marítima, se estableció el 1% sobre mercancías y géneros venidos de América como impuesto de pago para costear los navíos de aviso. Para García Baquero “lo transportado por medio de estas dos modalidades [azogues y avisos] fue realmente mínimo, careció de toda

relevancia” dentro del contexto general. Pero esta evaluación, aun siendo correcta, convendría matizarla ya que como se dice en esa obra los avisos no se arqueaban, al igual que los buques de guerra, y si esta cantidad de carga era irrelevante, no dejaba de ser importante dentro del contexto del navío de aviso, teniendo en cuenta la excepcionalidad de este tipo de buques, y la obligatoriedad de que éstos de que no transportaran mercancías.²⁶

Cuando la realidad discurre por términos diferentes de lo legislado, una de las opciones es legalizar ese uso; con el transporte ilegal de mercancías, no sólo se perjudicaba la efectividad del navío de aviso como elemento de comunicación, sino que se defraudaba a la Real Hacienda. Así, el 28 de abril de 1732 se pone fin legal a la prohibición de carga para estos navíos, permitiendo unas cantidades establecidas según el tipo de viaje a realizar:

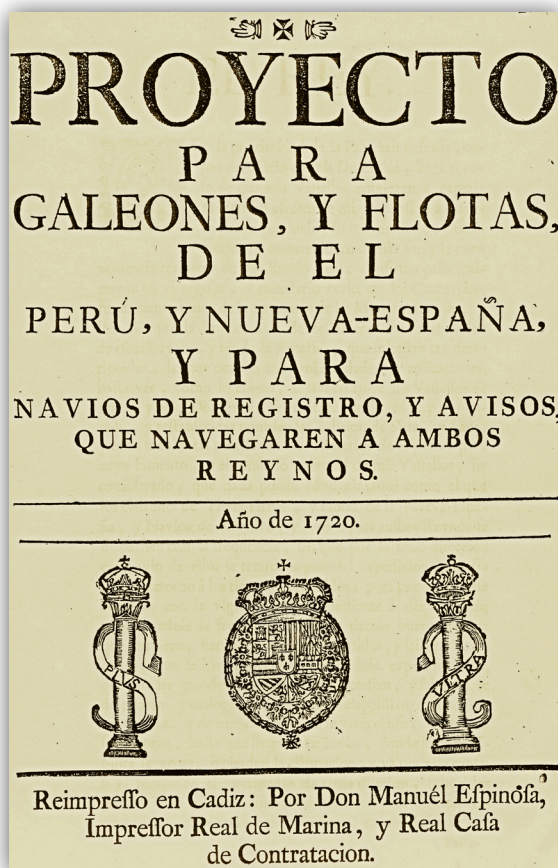
“Para Tierra Firme: 200 quintales de hierro y 800 botijas de vino o la proporción de aguardiente o aceite equivalente. Para Nueva España, 200 quintales de hierro y 200 botijas de vino, o proporción de aguardiente equivalente”.

En el estudio de García Baquero, se enumeran un total de 224 avisos en el período entre 1717 y 1765, cuantitativamente un 10,86 % del total de navíos contabilizados, y el 3,21 % en tonelaje de arqueado, suponiendo un arqueado para avisos de 100 toneladas. Una media de 4,6 navíos de aviso/año para una flota media de 37,5.²⁷

En definitiva, el sistema de avisos no cumplió en ningún momento con lo establecido

en sus proyectos. Los barcos no cumplían los requisitos de que eran objeto: rapidez y seguridad. Al depender la Corona de los comerciantes, éstos realizaron a través de los años modificaciones de ruta, incumplieron los tiempos de estancia, además de cargarlos de forma ilegal, perjudicaron el andar de estos buques con el fraude consiguiente para la Real Hacienda, sin contar con la incomunicación postal producida entre la metrópoli y los Virreinos.

De esta forma y a medida que los Borbones realizan su esfuerzo innovador en España, se realizan estudios para modificar el servicio de postas marítimas. Primero sería el Marqués de la Ensenada y posteriormente su sucesor en el Ministerio de Hacienda, Bernardo Ward, los que intentaron poner en marcha un sistema de comunicación independiente de los comerciantes del Consulado, y regidos por el Estado.



La ordenanza de 1764

El fracaso del sistema anterior de avisos, parejo a la decadencia del mecanismo de flotas de Indias, llevó definitivamente a Carlos III en 1764 a crear la Institución del Correo Marítimo a Indias. Ensenada ya en los últimos años de su ministerio reconoció las principales deficiencias de su sistema de comunicaciones marítimas y fue el que comenzó la primera reforma; propósito que trasladó tras su sucesión en 1754 a Ricardo Wall y Julian de Arriaga, aunque tuvo que venir la Paz de Versalles para poder hacer realidad los anteriores proyectos.²⁸

El sistema era revolucionario: incorporar al Estado un servicio de fragatas correos que, como dice Garay²⁹ en su obra sobre Correos Marítimos, era un símil de una Empresa Estatal de Comercio Transatlántico. Pero no se pueden evaluar estos cambios de una forma unilateral, ya que se engloban dentro de las reformas de las comunicaciones marítimas con Indias, y que pasan por la creación de los Correos Marítimos de la Corona; no es sino un eslabón más, quizás el primer paso, de la gran reforma que se desarrolla en la segunda mitad del S.XVIII en la Marina Real española. Por otra parte un hecho importantísimo es el traslado del centro Sevilla-Cádiz a La Coruña, con la consiguiente protesta del Consulado que solicita al Rey el traslado de los paquebotes de correos al puerto gaditano. Sería difícil distinguir si estos buques podían considerarse como buques de guerra; eran barcos de la Marina Real, del Estado, pero no estaban encuadrados en la flota. Más bien eran más barcos susceptibles de ser utilizados como buques cargueros, eran fragatas de tres palos con aparejo de cruz, por tanto buques robustos, rápidos y cómodos para el pasaje. Podían hacer uso de armamento militar, pero también los buques mercantes en esa época se encontraban avituallados con cañones para la defensa de los piratas y corsarios de potencias enemigas. A ello hay que añadir que el estudio exhaustivo de mi colega en la Real Academia, el doctor López Bernal, en su *Discurso* (XXIV)³⁰ desgana perfectamente esta época que llega a su colapso en el año 1824. Los correos marítimos por tanto quedarían al margen de este estudio sobre el papel de la Armada en el transporte de correspondencia, especialmente oficial, entre la metrópolis y las colonias sudamericanas.

El Final de los Correos Marítimos

En 1778 tiene lugar un hecho fundamental a la hora de evaluar el comercio exterior español, y por tanto las comunicaciones postales, y el desarrollo de la Empresa Estatal de Correos Marítimos: la promulgación de la Real Cédula de liberalización del comercio. En virtud de la cual, se concedían a todas las provincias de España la salida de sus frutos, géneros y mercaderías por los puertos autorizados:

*V. Que las Naves destinadas à este comercio hayan de habilitarse, y salir precisamente de los Puertos de Sevilla, Cádiz, Málaga, Alicante, Cartagena, Barcelona, Santander, Coruña, y Gijón del continente; y el de Palma, y Santa Cruz de Tenerife por lo respectivo a las Islas de Mallorca, y Canarias, según sus particulares concesiones.*³¹

A la liberalización de puertos correspondió también un nuevo Reglamento de Aranceles de 22 de Febrero del mismo año:

*...a que precisamente se han de arreglar en Indias los Escribanos de Registros para todas las embarcaciones del comercio libre que van de España, y para las que en aquellos Dominios hacen el trafico interior de unos Puertos à otros en ambos mares del Norte y Sur.*³²

La importancia de este nuevo marco de relaciones sobre el desarrollo de la posta marítima trajo consigo el incremento progresivo del volumen de correspondencia por la expansión económica de esos momentos. Pero poco tiempo duraría la euforia comercial del setenta y ocho, ya que en julio de 1779 daba comienzo la guerra con Inglaterra (bloqueo de Gibraltar). Durante este período (1779-1783) las fragatas correos fueron utilizadas para propósitos militares, como buques de transporte o auxiliares. De esta forma se produce la vuelta al régimen inicial de ruptura de la periodicidad en las comunicaciones y el colapso del material postal. Muchos paquebotes fueron atacados en misiones de correos y entraron en combate con buques ingleses,³³ de lo cual la Empresa Estatal de Correos Marítimos, una vez finalizada la contienda, quedó profundamente afectada por la falta de unidades. En 1783 se produce la reorganización de la flota, con nuevas construcciones. El ámbito de actuación, en cualquier caso, ya no es el mismo. En estos años tiene lugar el auge, (ya comenzado en 1778) de la marina mercante, especialmente con base en Cádiz, que a pesar de la liberalización de otros puertos seguía siendo el centro de mayor tráfico entre España y América, ya que al contrario de lo que pensaban los comerciantes gaditanos, el número de buques no sólo se mantuvo sino que se incrementó. Por los datos anteriores (del año 1775), sabemos que Cádiz todavía mantiene un 76% de las salidas totales.

Los buques mercantes realizaban la competencia al Estado, especialmente en los años de la guerra con Francia (1793-1795), donde los paquebotes tienen que volver a ser utilizados con fines militares. También la mejora de estos buques mercantes (o la adaptación a la nueva situación comercial, al reducir su tonelaje) produciría un déficit tecnológico en las fragatas. Este hecho veremos que se produce sistemáticamente en cada diferente período de la historia postal española con relación a los correos marítimos. Así tiene lugar, también en 1790, la ley sobre *renovación de las anteriores leyes sobre premios a los que se construyan y aparejen buques mercantes*, que sistematizaría los estímulos a la construcción naval, no sólo a finales del S. XVIII sino como precursor del sistema de fomentos del S. XIX.³⁴ Finalmente la nueva guerra con Inglaterra (1796) significaría el desastre de las comunicaciones. Las actuales circunstancias de la guerra, y los accidentes de la mar, obligaron muchas veces no poder verificar su salida.³⁵ Con ello se reconoce de facto la incomunicación, limitándose la Corona a solicitar que se envíen copias de los documentos (principales, duplicados y triplicados). Esta "costumbre" postal se repetirá en años posteriores y durante toda la primera mitad del siglo XIX.

Correos De La Armada

Incorporación a la Armada de los Buques de la Empresa

El final del siglo es, pues, el final de la Empresa Estatal de Correos Marítimos, que se materializa en la incorporación de todos sus efectivos a la Armada, militarizando al cien por cien sus servicios y desapareciendo como tal la Institución de los Correos Marítimos. Meses después de la finalización de la guerra (Paz de Amiens: 27 de Febrero de 1802), se firma la normativa legal de militarización, no sólo de los buques sino del personal afecto a los mismos: *RR.OO. de 6 de Abril de 1802 y 12 de Febrero de 1819 incorporando a la Armada los Correos Marítimos del Estado.*³⁶

Es imposible definir, particularmente, este período de veinticinco años en la historia de las comunicaciones marítimas entre España y América, sin considerarlo como dentro de un proceso global de desmoronamiento de la sociedad española a comienzos del S. XIX. A finales del S. XVIII y primeros años del S. XIX, España, y especialmente su Marina, ven como se desvanece el proyecto ilustrado.

Un siglo antes, los políticos ilustrados, se habían aprendido la lección de los ingleses de que el desarrollo económico de su país sólo vendría dado por el desarrollo de la tecnología naval,³⁷ y por consiguiente del comercio marítimo. De esta forma se pasó de una situación lamentable de la Armada española a principios de siglo, a estar en la vanguardia europea del poderío naval, nunca, claro está, al nivel de Inglaterra pero sí superior al de Francia. Es evidente que no todos los países adoptan de forma similar las nuevas tecnologías, y puede ser ésta una de las claves de la crisis española del S. XIX.

Las reformas borbónicas de la Armada Real

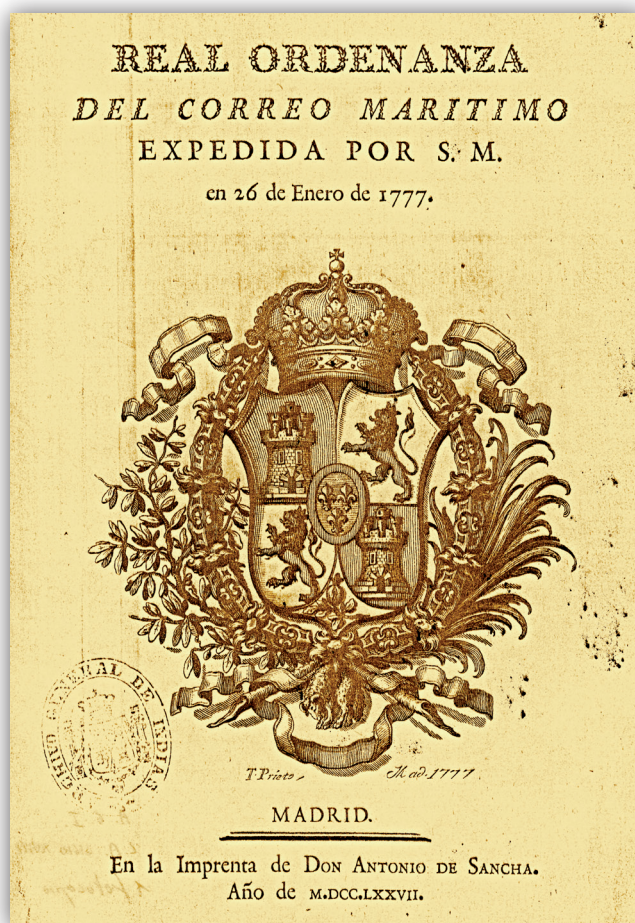
Los Borbones llevaron en este sentido profundas reformas, que sintetizaron en la Marina en medidas como la supresión de las escuadras del Reino por una Armada Real

(1714); la creación de tres Departamentos Marítimos (1726: Cádiz, Ferrol y Cartagena); el nuevo ordenamiento jurídico a través de sucesivas Ordenanzas de Marina; y sobre todo el progresivo protagonismo que a través de los años irían adquiriendo los marinos del Cuerpo General en detrimento de los del Cuerpo Administrativo.³⁸ Todo este proceso se adornaba de un faraónico plan de Arsenales, donde se aplicaba la tecnología punta de la construcción naval europea. Y de esta forma ¿cómo es posible entonces que con estas expectativas se pudiera reducir en pocos años el poderío naval de España de una forma tan drástica (de setenta y seis navíos a sólo tres)? Para el Prof. Artola las expectativas económicas de la

época ilustrada quedaron arruinadas como consecuencia de unos conflictos en los que no se ventilaba ningún interés nacional.³⁹ Efectivamente, los conflictos bélicos fueron los que deshicieron materialmente el poderío naval español, pero ¿no estaría mal cimentado nuestro esquema marítimo? Se adolecía y es un hecho constatado, sobre todo, de falta de preparación técnica en la marinería, como lo demostró la batalla del Cabo San Vicente en 1797. Una hipótesis, por tanto, a demostrar, sería cuál fue el papel de los marinos mercantes en esta crisis. Hoy sabemos que una de las preocupaciones de la época era la matrícula de marinería, y que si bien se imitó el sistema de leva de los ingleses, mientras éstos recolectaban su personal entre marineros de buques mercantes, la leva de los españoles se realizaba entre vagos y mal

entretenidos, sin cualificación técnica.⁴⁰ Los datos aportados sobre la Marina Mercante en el S. XVIII son abrumadores: mientras que Inglaterra tenía del orden de siete mil embarcaciones mercantes y Holanda seis mil quinientas, España sólo poseía unas quinientas naves para uso comercial.⁴¹ España, al contrario que Inglaterra, se limitó a rearmar su Marina militar, y sólo hasta finales de siglo, en 1790, se decidió a apostar por el fomento de la Marina civil, cuando ya era demasiado tarde.

Si los marinos de Trafalgar fueron, o no, tan heroicos y a la vez desgraciados, como dice Geoffroy de Grandmaison o la propia visión novelesca de Benito Pérez Galdos, no lo sabemos, pero de lo que no cabe duda es que se perdía la



última posibilidad de intentar recuperar la hegemonía naval en el Atlántico, y por tanto, las comunicaciones marítimas con la península. No era válida la táctica defensiva ejercida hasta la época por los españoles con la edificación de fortalezas en el litoral americano. La evolución de los buques y las nuevas tecnologías navales daban el predominio de la situación al elemento móvil: el navío. Por ello, en 1805 no sólo habíamos perdido el medio físico de transporte sino que, sobre todo, se había perdido la comunicación con América.

La carta de Godoy (1802)

Encontramos en el Archivo General de Indias, un documento,⁴² fechado en Aranjuez el 1º de marzo de 1802, donde Manuel de Godoy enviaba una carta a Pedro Ceballos en la que le expresaba a éste la imposibilidad por parte de la Renta de Correos de mantener las comunicaciones marítimas con los puertos de América:

... veo que la Renta carece en el día de muchos buques, por haverlos perdido durante la guerra ultima, y que no se hallan facilmente otros aproposito que substituirles: lo qual podra obligar a construir los necesarios, y mientras tanto habra de pasar mucho tiempo. En la Armada hay corto numero de buques pequeños, pero con todo podrian habilitarse hasta seis, que llevasen a la Havana la mitad de la correspondencia del año, reciviendola a sus bordos.

El nuevo sistema propuesto por Godoy llevaba consigo un grave inconveniente, ya apuntado por él en este documento:

Aunque no he pensado nunca que fuese oportuna la reunión de expediciones conductoras de correspondencias dirigidas por Estado a la Marina militar; sin embargo, presento a V.E. esta idea, bien que advirtiendole quan difícil encuentro la división de Jurisdicciones entre los dos Ministerios, a no ser en la forma que indico: esto es dando el de Estado las ordenes necesarias para que la correspondencia ultramarina esté pronta, y corriendo a cargo del de Marina tener listos en aquellas epocas y expedir por sí los buques que deban conducirla.

Traspaso de infraestructuras de la empresa a la Armada

Efectivamente, entraban en conflicto dos jurisdicciones: Estado, por un lado, y Marina e Indias por el otro. Pero era la única forma de resolver el problema, y así se entendió cuando a sólo un mes de esta carta se llevaba a cabo este proyecto.

La Marina pagaba en cierto modo el daño que le había hecho a la Renta de Correos con la militarización de los paquebotes en las contiendas con Inglaterra, aportando un cierto número de goletas para el servicio de conducción de correspondencia. Unas reglas (RR.OO. de 6 de abril de 1802, de 8 de julio de 1802 y 12 de febrero de 1819), establecieron las subvenciones y recursos con que había de contar la Armada para poder hacer frente a los gastos de esta posta marítima. Esta evaluación alcanzaba la cantidad de tres millones y medio de reales, pagados en un principio entre Coruña, Habana y Montevideo, y después entre Cádiz, Habana y Veracruz.⁴³

El Ministerio de Estado conservaba íntegramente la parte directiva de las expediciones marítimas en el sentido del despacho de los buques correos, fijando las épocas de salida y los puertos donde se tenían que dirigir las naves. Era el Ministerio de Estado el que tenía que solicitar en número y clase las embarcaciones al Ministerio de Marina, debiéndola hacer con al menos un año de anticipación a la salida de la embarcación. Se incorporaban a la Marina los buques y personal del Ramo Marítimo de Correos que todavía permanecían dependientes de la Renta, así como las personas de los Arsenales de Correos. Entre estos Arsenales se encontraba el de La Habana, cerca del Arsenal de Marina, que en un informe, al que luego haremos referencia, del Administrador de Correos de La Habana en 1803, era definido como: *... un Arsenal, que en tiempo de paz era, si no tan numeroso, a lo menos tan activo como el de la Marina.*⁴⁴ Éste estaba situado cerca del Arsenal de Marina, en dirección a la población de Regla, y recibía el nombre de Carenero de Tallapiedra.^{45 46}

Siguiendo con la nueva normativa, y al hilo de este personal del Ramo marítimo de Correos, éste se debía incorporar como decíamos a la Real Armada, conservando los sueldos y graduaciones. Al Capitán General del Departamento de Ferrol se entregaría toda la infraestructura que durante treinta y ocho años se había desarrollado en el puerto de La Coruña como cabecera de los paquebotes. En cuanto a los pertrechos o enseres navales que hubiese en América, éstos se entregarían a los Comandantes Generales del Apostadero de La Habana, o a los Comandantes de Marina de Cartagena de Indias o Montevideo, en función de la carrera. La Marinería de los paquebotes correos quedaba incluida en la matrícula general de Marina. Tanto el Comandante Militar de Marina de La Coruña como los Comandantes de los apostaderos en América, jugarían el doble papel de “Comandantes Principales de Correos Marítimos”, con jurisdicción de Marina, entendiendo de todos los asuntos sobre embarcaciones y tripulaciones desde un punto de vista militar, facultativo, criminal y contencioso y por otra parte, asumían el papel de Subdelegados del Ministerio de Estado, de quien recibirían las órdenes correspondientes al servicio de dichos buques y serían representantes del Estado ante los Administradores de la Renta de Correos.

La regulación del nuevo servicio de Correos de la Armada

Las Reales Ordenes de 6 de abril de 1802, 8 de julio de 1802, y 12 de febrero de 1819 establecieron las subvenciones y el modo de efectuar los pagos por parte de la Renta de Correos a la Armada, por los servicios de la Posta Marítima.⁴⁷

Se trataba de un proyecto que contemplaba ala Armada en un periodo de transición. Godoy, de hecho, en su propuesta ya lo consideraba así:

Este proyecto además de proporcionar instrucción y práctica a muchos oficiales jóvenes y otros individuos de la Marina, daría idea de si era o no conveniente que se hiciese este servicio por ella, y entre tanto se escusaba la Renta de Correos de hacer un crecido desembolso.



Y de hecho el nuevo Reglamento contemplaba esta provisionalidad en su Regla 11:

Desde el establecimiento de esta nueva planta de Correos marítimos hasta cumplirse dos años estarán mandados la mitad de dichos buques por Oficiales de la Armada, llevando de segundo Oficiales de los que se incorporen a ella procedentes de Correos, y la otra mitad por Oficiales de éstos, con segundo de aquella; en inteligencia de que unos y otros segundos han de mudarse al año. Pero pasado el primer bienio cesará esta interpolación, y en lo sucesivo será siempre de dos años el tiempo que permanezcan en la comisión del servicio de Correos los Oficiales que para él se nombren; y de solo uno las tripulaciones.⁴⁸

En cuanto a la planificación de viajes los buques de la Armada debían estar presentes en La Coruña con un mes de antelación a la salida y el tipo de carga se limitaba a los siguientes productos:

- Cargas desde España:
- Azogue,
- Artillería, Municiones, y
- Cargas de efectos de la Real Hacienda.
- Cargas desde América:
- Oro, Plata u otros géneros preciosos; y
- Tabaco por cuenta de la Real Hacienda.⁴⁹

El 29 de febrero de 1804 se resolvía que los buques correos pudiesen admitir cargas de particulares en beneficio de la Real Hacienda.⁵⁰ Con el fin de dirimir algún posible conflicto de jurisdicciones, se nombraba un Oficial de Marina como Vocal de la Junta de Dirección General de Correos de Madrid, que a su vez debía ser Consejero del Consejo de la Guerra.

El 11 de Marzo de 1805, se establecen, a modo de Ordenanzas unas *Instrucciones para los Comandantes de los buques correos de S.M.* En estas Instrucciones se hace alusión también al tipo de buques correos como “goletas de mucha diligencia”; efectivamente, la goleta era una embarcación

ligera, normalmente de dos palos, con velas: cangreja, escandalosa y de estay en popa, variando el aparejo de proa según el tipo de goleta. En la realidad estas embarcaciones derivaron hacia bergantines y corbetas, y salvo raras excepciones fueron como buques correos las goletas. Pese a ello siempre se hablará de *Comandante de una goleta correo*.⁵¹

En realidad estas primeras normas fueron establecidas con anterioridad a Trafalgar, pero ya en período prebélico (Carlos IV había declarado la guerra a Inglaterra el 14 de diciembre de 1804), en el preludio de las mismas se dice:

La necesidad de mantener con actividad la correspondencia con nuestras colonias en las actuales circunstancias de la guerra, obliga a tomar medidas eficaces para conseguirlo. Estas se reducen a disminuir los riesgos de enemigos en la navegación, y a que las embarcaciones que se empleen en este importante servicio puedan verificarlo con economía de gente y dinero.⁵²

Por estas Ordenanzas de buques correos, sabemos que las misiones eran del máximo interés nacional y se contemplaban como lo que en el argot militar actual denominamos “operaciones especiales”. Con sólo catorce hombres y sin poder llevar fuerza armada, solo podían acceder a los puertos de noche para así poder sortear el bloqueo de los buques ingleses *como medio para eludir la vigilancia de cualquier crucero enemigo que pueda haber sobre la costa*.⁵³ Al tener un personal tan reducido, el comandante de la goleta tenía la facultad de poder elegir sus tripulantes. El comandante en estos casos y ante la crudeza de la situación bélica debería tener, según estas reglas, un trato muy especial con sus subordinados: *los tratará de modo que concilie su respeto y su cariño, y procurará conservarles su salud por quantos medios pueda, evitando toda innecesaria fatiga que los debilite o enferme*.

La dotación, capitaneada por el comandante, incluía:

- Piloto: *Que podrá ser de la clase de segundos o Pilotines, y disfrutará a más de su sueldo la gratificación de 280 rvn al mes.*

- Contramaestre: *Que podrá ser de la clase de primeros o segundos Guardianes.*
- Cocinero de equipaje.
- Sangrador.
- Ocho artilleros ordinarios o marineros (a elegir por el comandante).
- Dos grumetes de los que uno puede agregarse al Pilotage.⁵⁴

Las guardias eran cubiertas por el piloto y el contra-maestre, con posibilidad de estar auxiliados en ésta por un grumete que hiciese de agregado (alumno). La labor del piloto en estos casos era importantísima ya que las navegaciones nocturnas cerca de costa, en especial las recaladas, precisaban de tener una buena situación; para ello, estas Reglas acompañaban un modelo de “extracto” de derrota que debía enviarse en cada viaje con las situaciones astronómicas tomadas (meridianas, longitud por distancias lunares, etc.). A su vez este piloto hacía de habilitado del buque, sería el encargado de servir de amanuense para todo lo relativo a embarque de víveres, pertrechos, etc., compartiendo esta misión con el contra-maestre.

Primer balance del nuevo servicio

La importancia de La Habana en el sistema de comunicaciones entre España y América fue siempre decisiva. Por ello es muy fiable para hacer un balance del nuevo servicio postal de la Armada el documento que encontramos en el Archivo Nacional de Cuba del Administrador José Fuertes.⁵⁵ En este estado de las comunicaciones en la Isla de Cuba (sólo un año después de la incorporación a la Armada de los correos), el Administrador envía al Director General de la Renta de Correos, con fecha 12 de diciembre de 1803 los datos comparativos de los quinquenios 1786-1790 y 1798-1802, aunque su propósito era otro, solicitar más personal para la Isla en virtud del creciente aumento del movimiento de correspondencia en el interior de la misma. Estos datos, en definitiva, nos sirven para ver la vida de las Administraciones locales de Correos durante estos años y la preponderancia de ciertas administraciones en función de los mismos. En estos balances se pueden observar varias cuestiones: primero, que mientras en el primer quinquenio la Administración de Santiago era la de mayor movimiento, no lo es en el momento estudiado, en el que La Habana ha disparado su correspondencia de 89.840 pfs entre 1786 y 1790, a más del doble entre 1798 y 1802, 221.643 pfs; también podemos ver la importancia de la Administración de Sancti Spiritus que se debe a su carácter de Estafeta de cambio e intercambio de valijas entre La Habana y Santiago. El volumen de la Administración de Puerto Príncipe, se debe a que al estar en el centro de la Isla concurren en ella las materias judiciales para la Gobernación de una importante colonia de agricultores a principios del siglo XIX.

Para José Fuertes, el aumento de la importancia del Correo en la Isla, aunque algo desvirtuado por su interés en enfatizarlo para su propósito de conseguir más recursos económicos, nos brinda una descripción de primera magnitud de la situación comercial de La Habana y de Cuba en general, en estos años que precedieron la formación de

la Empresa Mercantil de Correos Marítimos. Extraemos, por tanto, de ese informe, algunos párrafos interesantes:

... se empezó desde luego a conocer el aumento [de correspondencia] ya por haver coincidido con esta facilidad el mayor fomento de la Ysla; fomento cuio progreso continua, y continuará, sea por lo mucho que se está extendiendo el ramo de culturas coloniales, sea por las necesidades que de ella resultan para aumentar los consumos, y el giro del Comercio, sea por las Emigraciones de la Ysla de Sto. Domingo, y por el Establecimiento del Tribunal Superior de la Audiencia en esta Ysla.

En otra parte del informe nos evalúa, este Administrador, incluso la actividad comercial de las empresas localizadas en la Isla:

... la continua actividad de los havitantes, el estímulo a nuevos establecimientos, la proporción que tiene aquí el Comercio de estender sus ideas a todos vientos, por ser sin disputa la Colonia más a proposito a crear, y perfeccionar empresas mercantiles, y por tener necesidad la Ysla de que la vengan de fuera todos los renglones de consumo y de comercio que ha menester. (...) Antes de Libre Comercio en 1778, la Compañía de la Havana era la única casa a donde iban a parar las pocas azucares que se hacian al alrededor de la Plaza. En 1789 que tuve yo la Admón. de Rentas, se cosechaban ya 60 mil cajas de Azucar; y el año pasado con ser sumamente malo por una seca asombrosa, ha ascendido la cosecha a mas de 180 mil cajas, y en este se puede contar mayor numero, y 30, o 40 mil qqs de café y al respectivo de algodón, cuías culturas empiezan con felicidad.

El creciente florecimiento de la isla se pagaba un alto precio:

... este es el Pais mas caro del mundo, y que su carestia aumenta en razón de sus progresos (...) En Sto. Domingo por lo varatisimo del Pais vivia con mucho desahogo el que tenia 800 pesos de sueldo; y aquí se necesita el duplo para mal pasar: Los mismos Oidores, los Canónigos que han pasado, y los Empleados que emigraron estan dando un triste exemplo de esta diferencia.

Una metrópolis debilitada, Un correo ineficaz

La debilidad de España como nación es evidente: la crisis política y la ocupación de su territorio por parte de Francia en 1808. Como respuesta a la entronización del rey José Bonaparte en España, (1808-1810) se instalaron Juntas de Gobierno que ejercieron la soberanía ante la ocupación francesa, tanto en la península como en Ultramar. Esta falta de gobierno agudizó las diferencias y fue la chispa para la lucha armada entre españoles criollos, los nuevos americanos y los ejércitos reales desde el año 1810, consolidándose este proceso en la siguiente década. Con la pérdida de El Callao en enero de 1826, los únicos territorios donde ondeaba la bandera española en América eran Cuba y Puerto Rico.

Realmente, del largo período de veinticinco años que mantuvo la Marina militar las comunicaciones marítimas postales con América, sólo en los tres primeros años se mantuvo la regularidad de las salidas de los buques. Más exactamente podíamos definir este período como el tiempo que va desde la Paz de Amiens (27 marzo 1802) hasta la práctica disolución de la Armada Nacional en la Batalla de Trafalgar (20 octubre 1805).

Una vez restablecida la paz con Inglaterra, la Junta Central en La Habana solicita del Consejo de Marina establecer un nuevo plan para los correos, en el que éstos puedan llevar cargas por cuenta de particulares a fin de que se cubran los gastos de armamento de los mismos. Ya en 1804, ante las escaseces del erario y de los presupuestos de la Armada se dictó un Real Decreto por el que los buques correos aprovechaban esos fletes, y se decía entonces:

*...de modo que no vayan ni vengan de vacío, en beneficio de los particulares, y contando con estos ingresos para alivio de la consignación de Ferrol y poder atender a la reparación de los mismos buques.*⁵⁶

También a fin de economizar, el Consejo llega a proponer en 1808 el reducir las tripulaciones según la clase, tamaño y porte del buque, suprimiendo las plazas de capellán, contador (cargos que ya no estaban incluido en las Reglas de 1805) y piloto, que es el cambio más notable del proyecto, quedando los cargos de éste unidos al del contramaestre. La Junta accedió a este nuevo plan con fecha 13 de noviembre de 1808, mandando formar un reglamento con arreglo a esta deliberación. En mayo se disponían de 80.000 pesos para la compra de goletas correos en Estados Unidos pero esta adquisición no se llevó a cabo por considerarse insuficiente. El 10 de septiembre de 1809 se forma el nuevo Reglamento que mantiene las jurisdicciones anteriores pero con la diferencia de que se concretizan las salidas, las frecuencias, y otros detalles técnicos que no aparecían en 1802 y 1805:

*Las expediciones serán tres: las dos mensuales, una a Puerto Rico y Havana y Veracruz y otra para Canarias, Cumaná y Cartagena de Indias, y la tercera cada dos meses a Montevideo. (...) Los mandos se conferirán por Marina y es obligación de los Comandantes de los Apostaderos de Havana, Cartagena de Indias y Veracruz, como del de matrícula de Puerto Rico habilitar los Correos, sin que estos se detengan mas tiempo que el preciso y debiendo acordar con los Administradores el día de la salida para conducir la correspondencia.*⁵⁷

La comisión señalada por el Ministerio de Estado para costear estas expediciones era de 3.549.368 rs. anuales, sin embargo en julio del mismo año se presentaban dos asentistas proponiendo hacer el mismo servicio con buques mercantes en 3.200.000 rs. Se vuelve a plantear de nuevo el sistema de correos marítimos, se piden informes al Director General de Correos, se reúne la Junta, y al final se rechaza la proposición particular teniendo, sin embargo, los asentistas el informe favorable de la Renta de Correos; quizás influyera en esta decisión los problemas que habían tenido de siempre la Marina con los asentistas. La Armada ya en esta época se defendía del incumplimiento del mantenimiento de las comunicaciones, como vemos en el mismo expediente citado anteriormente:

...que si las correspondencias salidas de Ferrol no havian llegado a su destino, era porque estando los mares llenos de cruceros británicos no podía salir buque alguno nuestro sin ser indefectiblemente apresado.

Y por tanto de nada sirvieron los pretextos de estos particulares. Manteniéndose la misma situación de crisis, se presenta un nuevo asentista para el servicio de conducción del correos y los caudales en las siguientes condiciones: despacharía cada mes, a su costa, cuenta y riesgo, un buque de buenas cualidades para Veracruz, para Cartagena de Indias y para Montevideo, y mas si eran menester, comprometiéndose a llevar sólo la carga que estimara por seguridad no afectara el andar de los buques en caso de verse amenazado por corsarios, trayendo en retorno de 400 a 500 mil pesos, pero abonándosele a la salida 1½ % de esos caudales si la carga se hacía en Veracruz o Cartagena, y el 2 % si era en Buenos Aires. En caso de que la conducción postal no retornara con caudales se le abonaría como si los hubiera traído y en caso de guerra con los Estados Unidos de América se pagaría el 3 %. Además de estas cantidades el transporte de las cajas de correspondencia sería de 500.000 rs.

La respuesta de la Junta no podía ser más elocuente:

*...los Asentistas lo que procuran es su propia utilidad muy en grande y no con la medianía que sería justo y que por tanto se perjudicaría notablemente al Estado.*⁵⁸ El resultado práctico de esta nueva proposición particular fue que la Armada intentaría la construcción

de nuevos buques correos, llegando a presentar incluso dos proyectos: uno de corbeta y otro de goletas. Del fondo de 80.000 pesos que existía en Cuba para la adquisición de goletas correos. Pero tras el fracaso de las gestiones dadas para la compra de las mismas en los Estados Unidos, se decide por R.D. de 30 de julio de 1810 que este presupuesto pasara a las Cajas generales a disposición de Comandante General del Apostadero de La Habana para que se intentaran construir en ese Arsenal.

La Marina de Guerra no cumplía con este propósito, y esta labor se desempeñaba aleatoriamente por buques mercantes para la correspondencia pública de forma confidencial, y por barcos franceses (Correo de Gabinete a Burdeos) para la correspondencia de oficio. Así recibía el Administrador de La Habana la correspondencia de su Director General:

*El día 8 del corriente arribó a este Puerto el paquete de Bordeaux y en el vino el Correo de gabinete supernumerario Dn Rafael Cavello, quien entregó los pliegos de su comisión.*⁵⁹

Desde que llegó a esta plaza el primer correo de gabinete consiguiente al arbitrio que adopto el Gobierno, para facilitar la comunicación con esta isla por los buques paquetes de Burdeos; lo comuniqué a los principales Ministerios de la ciudad y a la



*Mitra Diocesana a fin de que quando regresasen pudiesen llevar lo que a cada autoridad le ocurriese con el Supremo Gobierno: a mas de esa comunicacion oficial he cuidado de que todos los que han venido se presentaren con anticipación a su salida en las respectivas secretarias.*⁶⁰

Estos buques eran fragatas que respondían a Correo Número 1, 2, ó 3, ... y solían tardar entre cuarenta y cincuenta días desde Burdeos a La Habana (no confundir con los números de los correos de la posterior Empresa Mercantil de Correos Marítimos de La Habana).

A medida que pasan los años, la situación empeora considerablemente, especialmente con el triunfo de los movimientos libertadores en toda América. La forma más elocuente son los escritos que dirige el Administrador de La Habana a Madrid, a medida que ve cómo se suspenden progresivamente las comunicaciones con la metrópoli:

Desde el 12 de Septiembre [1814] no hemos recibido otro correo marítimo en derecho que la Cantabria, que salió de Cádiz en 6 de Agosto. (...)

*La Fragata Vicenta que tomó correspondencia en aquel oficio, se refugió en Baracoa con algunos otros mercantes de varios parajes del Mediterraneo por temor de los corsarios de Cartagena que se dijo ocupaban la canal de Bahama, y la correspondencia para todas partes nos llegó el día 3 de Diciembre en cinco bagages con el inmenso costo de doscientos sesenta y tres pesos un real plata fuerte que ocasiono en la distancia de trescientas diez y seis leguas de mis malos caminos.*⁶¹

La incomunicación de la isla de Cuba es tal que noticias de la mayor importancia para el desarrollo de un país se reciben con meses de atraso:

*Desde que en Noviembre del año pasado llego la Barca La Gaditana carecíamos de correo directo de la Península, y solo por tal o qual barco mercante, y por las Gazetas de Londres, sabíamos los progresos de nuestras armas en el Sur de la Europa, y de los aliados en el Norte; el destronamiento de Bonaparte, y la llegada a España, Francia y Roma de los soberanos Fernando VII, Luis XVIII y Pio VII.*⁶²

El apresamiento de los buques correos es tan lamentable que llega a ser habitual, hasta el punto de negociar con los corsarios la posibilidad de compra de las cajas de correspondencia. Así ocurre cuando en 1814 se apresa frente a Matanzas la goleta correos "Galatea". En el parte del capitán podemos leer, que ante la imposibilidad de poder arrojar al agua los 22 cajones de correspondencia *muy interesante a la tranquilidad del Reyno*, se insta al Administrador de Correos de La Habana para que compre estos cajones a los piratas *que suelen venderlos, pero esto confidencial ya que por ser materia que no puede tratarse de oficio, ni dejar tampoco de comunicarlo a V.S.S. reservadamente por si acaso tuviese efecto*. En documentos posteriores del mismo legajo, se nombra a un individuo, Pedro José de Rojas, para la realización de tal misión, que resultará infructuosa de un informe que luego remitirá el Administrador a Madrid, por lo que concluye este asunto de tal forma: *Mucho trastorno va a causar la pérdida de este interesante Correo en nuestras posesiones de América, y no poco en esta Ysla, por los negocios pendientes, y el mucho tiempo que hace no tenemos una correspondencia general qual venia en este.*⁶³

La isla de Cuba estaba, por tanto, cuando menos, difícilmente comunicada. Se citará años más tarde: *una de las causas de la emancipación de nuestras Américas fue la falta de continuas comunicaciones.*⁶⁴ Para agravar aún más la situación, hay que añadir que el valor de la correspondencia era excesivo, once reales de vellón, lo que daba lugar a las protestas de los ciudadanos, y todo ello en el ambiente enrarecido de la independencia del resto de las colonias y la presión del Gobierno de los EE.UU. sobre la isla de Cuba.

El 16 de julio de 1817, la situación de piratería es tan preocupante que por Real Orden se habilita la compra de dos buques *para perseguir piratas*.⁶⁵ Pero el peligro de buques corsarios de las nuevas repúblicas americanas llega hasta el propio Mediterráneo, y todavía en 1826 y 1827 hay una serie de buques colombianos que apresan embarcaciones españolas en las proximidades de Ibiza; incluso es atacado el buque correo que unía Málaga con el Peñón de la Gómera y sabemos de ello por el Informe del Administrador de Correos de Málaga al Director General el 17 de Junio de 1826.⁶⁶

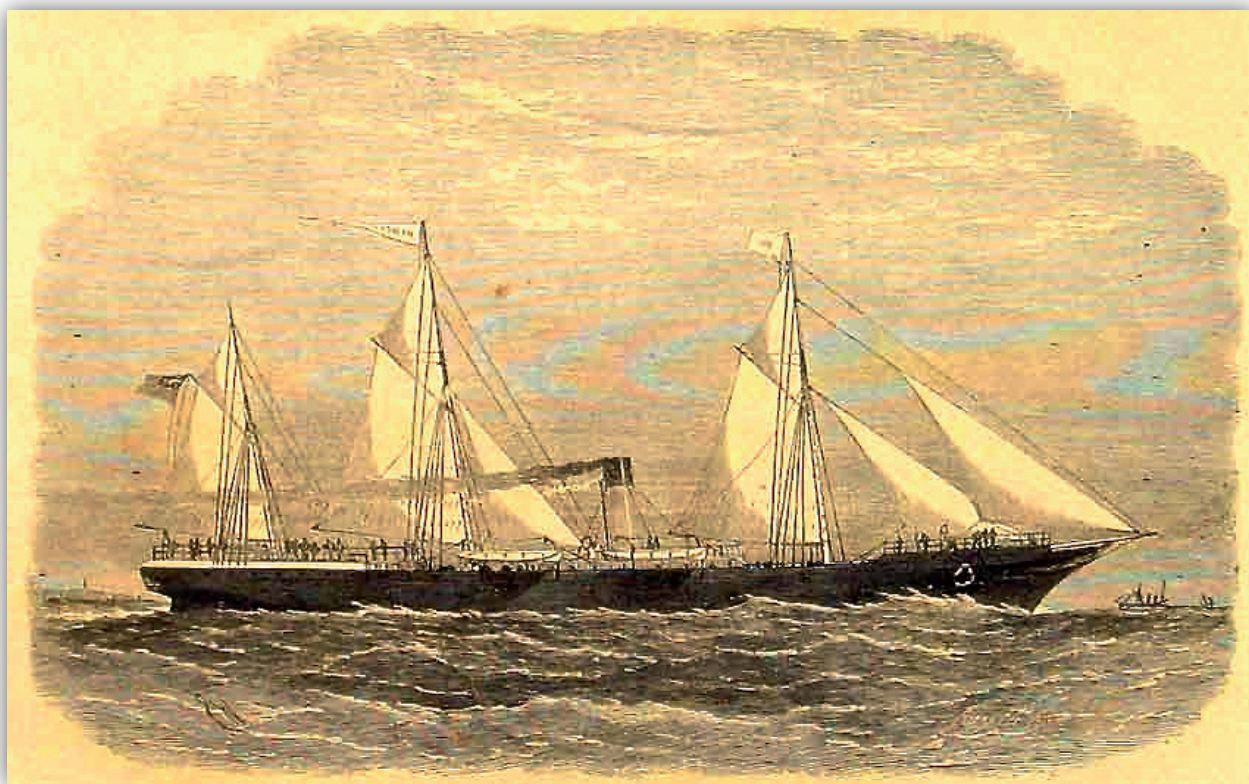
La situación en 1823 era tan insostenible, que prueba de ello es la Real Orden liberando de ciertos derechos de puertos a aquellas embarcaciones colaboradoras del Correo:

*Atendiendo el Rey a la necesidad e importancia de facilitar y activar la comunicación y relaciones del Gobierno y particulares con el exercito y Provincias de la Monarquía se ha servido mandar que todos los buques españoles de cualquiera clase que sean de la Marina nacional o de comercio, recojan y se entreguen de la correspondencia pública que haya para el destino o destinos a donde se dirijan con el bien entendido que para que eso se verifique se les concede la exención de los derechos de Limpia, Linterna y Acoraje con la mas pronta entrada en los puertos a cuyo efecto se les darán por los Administradores de correos y autoridades políticas y militares adonde se entreguen la correspondencia o adonde se puedan detener con ella el resguardo correspondiente y para que esto tenga el efecto seguro que se desea se ha dispuesto igualmente S.M. que no se entregue a buque alguno el despacho de su salida sin que antes acredite recoger la correspondencia que haya o pueda haber para los puntos de su viaje. A cuyo fin los comandantes de buques participarán su salida cierta o probable a los Administradores de Correos, quienes lo donaran a las Autoridades y al público si en esto no hubiese inconveniente.*⁶⁷

Puede decirse [comentaría once años más tarde Francisco Hernández Nogués, Administrador de Correos de la Habana] sin exageración que desde el año 1822 se tenían solamente en esta Isla comunicaciones de esa Península por los buques mercantes muy de tarde en tarde. 68

En 1824 se reconoce por el Ministerio de Marina la paralización de las expediciones, justificando tal actuación en base al impago por parte de Correos de la renta anual acordada ya en 1804. De hecho, el último buque correos de la Armada fue la goleta "Encantadora", que partió de La Coruña el 3 de abril del año anterior, 1823.

Efectivamente, como aludía Correos, la situación no era la misma que en 1804, y el Correo con América se limitaba fundamentalmente a la isla de Cuba. También la Marina sufría las consecuencias de la penuria económica de la Renta y se quejaba desde 1818 de la falta de auxilio a sus buques



por parte de las Administraciones de América. En esta fecha bastaría concluir diciendo que tampoco hacía falta auxiliar a la Marina, por la sencilla razón de que rotundamente no había Armada, nos habíamos quedado sin barcos, basta ver el anterior GRÁFICO N° 4. Al no haber Marina militar sólo queda la posibilidad de recurrir a la Marina civil, que también sufre los mismos problemas de seguridad en el transporte. Así se expresan las autoridades de la Isla de Cuba al Secretario de Estado (Habana 9 de noviembre de 1824):

Ayer ha llegado a esta ciudad el capitán y parte de la tripulación de la Bombarda española San Antonio que en su navegación de Cádiz fue apresada el día 5 a dos millas Norte Sur con Cayo Blanco habiendo arrojado al agua los cuatro cajones de correspondencia que conducía. Estas desgracias que ya se hacen bastante frecuentes me ponen en el caso de manifestar a V.E. que la última correspondencia que recibí fue perteneciente a principios de Marzo de este año la cual llegó el día 15 de Julio. (...) Dejo a la alta comprensión a V.E. cuán comprometida no será mi situación en estas circunstancias por el sentimiento que causa estos fidelísimos habitantes el verse privados de una directa comunicación con su Madre Patria. 69

También en Madrid la preocupación es enorme sobre este tema:

He dado cuenta al Rey N.S. de varios oficios del Capitán General de la Ysla de Cuba relativos a manifestar la multitud de corsarios insurgentes que infestan aquellos mares con extraordinario daño de nuestro comercio y del Real Servicio mediante la interrupción de las comunicaciones, pues que no limitando al continuo apresamiento de nuestros buques, ha llegado el caso de registrar uno sardo, extrayendole nuestra co-

rrespondencia oficial, y publicando en sus Papeles el interesante contenido de ella.⁷⁰

Además de la incomunicación postal, la situación era comprometida por lo que al giro de caudales se refiere, sobre todo cuando en 1826 quiebran muchas casas londinenses y resulta arriesgada la utilización de letras de giro y hay que recurrir al giro postal. Correos no se atreve al envío de caudales por los buques al menos que estos tengan el resguardo de buques de guerra hasta la boca del Canal. Por ejemplo “El Tito” era un barco que estaba previsto llevara las existencias en caja desde La Habana a Madrid, sin embargo, poco antes de salir, y al saberse en el Consulado que la Marina no podía dar escolta al mismo, se le retiraron los caudales *por la casi evidente presunción de perderlo.*⁷¹ Tenía razón este funcionario en no confiar estos bienes a cualquier barco sabiendo que tres días antes de salir éste, un bergantín, “El Bello Indio”, había sido capturado a poca distancia de La Habana, justo en el momento de separarse de dos navíos de guerra que le daban escolta:

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

Las preocupaciones por la falta de correspondencia llevaban a su vez a la penuria a estos funcionarios:

Con la falta de correspondencia de esa Península, en mas de tres meses (...) se halla esta Caja un poco apurada, pues en los dos meses anteriores no ha producido ni la mitad de los sueldos de estos empleados; agregase a esto el recargo que tiene

sobre si de varios sueldos de empleados emigrados [huidos] del Reyno de Santa Fé y otros más.⁷²

Nueva externalización del correo marítimo

El relanzamiento económico de la Isla de Cuba

Pese a la descripción anterior de pobreza, penuria e incapacidad de los españoles en mantener las comunicaciones con lo que quedaba de su Imperio colonial, la isla de Cuba vivía una época de relanzamiento económico. En cierto modo es achacable a que, si bien el libre comercio quedó establecido a partir de 1778, sus beneficios no redundaron en la Isla hasta bien entrado el siglo XIX, y concretamente a partir del decreto de 10 de febrero de 1818 que concedía el comercio libre con todas las banderas.

Precisamente son las actividades relacionadas con la metrópoli las que sí se encuentran en recesión. Un claro ejemplo es la industria de la construcción naval. Un astillero que llegó a tener hasta 759 personas trabajando, y que llegó a mover 15 millones de pies cúbicos de madera, cae en el siglo XIX; incluso llegaron a darse las más impresionantes situaciones como es que uno de los mejores barcos de la Armada, el “Santa Ana”, que se había librado de Trafalgar, se fuese a pique en bahía por falta de carena en 1816. De nada servían los privilegios de la Marina sobre los montes si no se construían barcos, por lo que es de explicar que se decretara en 1812 la declaración de libertad de montes en la Península y en 1815 en la isla de Cuba.

Ante estas situaciones enfrentadas, por un lado el progreso económico de la Isla y por otra parte la forma irregular con que se llevaban a cabo las comunicaciones con Madrid, personalizadas en el deficiente servicio de correos marítimos de la época, dieron lugar a numerosas propuestas de reforma, como la de 1820, realizada por el Intendente de Hacienda al Gobierno en Madrid, sobre el deterioro del servicio, contestando éste por Real Cédula de 15 de febrero de 1821 sobre la necesidad efectiva de un servicio marítimo quincenal, instando a las autoridades cubanas para la compra de los buques y el establecimiento de la línea, se sugiere incluso que se le encarguen las obras de construcción al ingeniero de la Marina Honorato Bouyón, que se encontraba por esas fechas destinado en el Apostadero de La Habana. No era extraña la presencia de los más importantes ingenieros de marina en La Habana, como ya lo habían estado Mateo e Ignacio Muyan cuando el esplendor del sistema de construcción naval inglés importado a España por Jorge Juan. Aunque desgraciadamente eran otras épocas. Ahora basta citar dos ejemplos: uno, que los barcos se desbarataban por falta de madera, y otra, la política de compra de buques del S. XIX era tan nefasta que se compraron una serie de barcos rusos que jamás fueron utilizados.⁷³ Esta propuesta se desvaneció por el paréntesis bélico de esos años, aunque no por ello se mantuvo olvidada debido a la gravedad continuada del problema de la incomunicación postal entre Cuba y España.

La propuesta de Thomas Eduard Wood

En este marco, se lleva a cabo la primera propuesta, llamémosla seria e importante, para el desarrollo de una futura Empresa de Correos Marítimos que cubriera el servicio que la Armada en esos momentos no era capaz de mantener. Es la del irlandés Thomas Eduard Wood en el año de 1824. La propuesta de Wood era muy parecida a la que en su día, 1707, estableciera el Marqués de Montesacro,⁷⁴ Diego de Murga. Son muchos los puntos de vista comunes:

1. monopolio de la correspondencia;
2. construcción de buques propios;
3. sistema innovador de portes pagados;
4. sistema combinado de posta marítima buque de pasaje buque de carga (permitiendo metales preciosos en el viaje de vuelta); y
5. empresa particular independiente.

Thomas Eduard Wood: *Irlandés de nacimiento y negociante de profesión*, así se define en su relación de méritos presentada por éste en su proyecto naviero.⁷⁵

La presencia de británicos en la isla de Cuba era manifiesta. La victoria de Lord Albemarle, y la ocupación posterior de éstos en 1762, llevó consigo la llegada de comerciantes británicos que no abandonaron la isla cuando los españoles se hicieron de nuevo con el control de la Habana, por el contrario siguieron estableciéndose las mismas relaciones comerciales, se mantuvo el comercio de esclavos en manos británicas (Casa Baker & Dawson), y todo este proceso desencadenó un auténtico detonante de la economía cubana (reforma del sistema monetario desaparición de la macuquina; reforma tributaria; aumento del tráfico portuario, etc.). La casa inglesa Reinhold fue la encargada de introducir la máquina de vapor en Cuba. También inglés Philip Alwood fue el que introdujo en la isla el mango. Los extranjeros, especialmente británicos, en Cuba podían comprar propiedades y eran bien recibidos.

El establecimiento de Wood en La Habana no le impide dedicarse por ejemplo al correo marítimo, cuando establece por primera vez, con la Goleta “Déjalo”, el servicio entre Puerto Rico y Curaçao. Así, es en 1824, con objeto de establecer unos correos marítimos, cuando Thomas Eduard Wood presenta al Gobierno de Madrid un Plan de Correos Marítimos *desde Cádiz a la Habana, a la manera de los Paquetes ingleses, para que la correspondencia siguiese un método o sistema periódico y constante*.⁷⁶

En el informe emitido sobre el Proyecto de Wood por Claudio Martínez de Pinillos, (Intendente de La Habana), el 11 de octubre del mismo año 1824, éste se fija principalmente en unos artículos de dicho proyecto,⁷⁷ indicando que: *...las consideraciones que exige me han parecido desde luego escesivamente gravosas al erario y perjudiciales al Comercio Nacional*.⁷⁸ En principio, por parte del Ejército no se encuentra ningún tipo de inconveniente a que los paquebotes puedan tener bandera inglesa o americana, ya que al ser los oficiales nacionales, la propiedad de los buques no es importante y carecería de sentido objetar algún tipo de recelo, como si se estableciera desde Madrid. Incluso se daba el caso de que existían comerciantes de Cádiz, Málaga y Barcelona que

hacían uso de buques de estas banderas. La cuestión de las banderas, según Pinillos, era otra:

Lo que había de meditar es si ese pabellón será respetado como Inglés o como Americano, o lo tendrán por simulado los insurgentes y piratas: o lo que es lo mismo si esos nacionales lo mirarán de tal manera como suyo a vista de su empleo que reputan como insulto hecho a su bandera y gobierno al atacarla y obran en consecuencia hasta conseguir el agravio; porque si así no fuere poco se adelantará, supuesto que reducido el punto a la mejor suposición para defender el Buque, la correspondencia y el fingido pabellón; tan buena creo yo que la habrá a parte de los oficiales y tripulaciones españolas para defender con honor el verdadero.

Por tanto, la encomienda a extranjeros de la correspondencia oficial era fundamentalmente el centro de la crítica desde la óptica militar, no el pabellón del buque, ya que en esas sacas se encontraría la documentación secreta, o no, del Gobierno de Madrid con la Isla, porque en caso de guerra esos tripulantes podrían arribar a puerto enemigo y entregar esos secretos. También desde el punto de vista del comercio, Pinillos aludía a una cierta discriminación y excesivas ventajas en el proyecto de Wood, pues mientras que cualquier comerciante por utilizar buques extranjeros debía pagar impuestos especiales (4% a frutos y efectos) por no ser de bandera nacional, Wood liberaba de estos impuestos a los paquebotes por el simple hecho de comprometerse de forma periódica a llevar las sacas de correspondencia, pues se mantenía a los buques la capacidad de cobrar fletes y transportar pasajeros. Esto último podía dar lugar a que en los buques que se construyeran se aumentara considerablemente el porte de los mismos, hasta trescientas o más toneladas, en lugar de construirlos de cien toneladas, establece Pinillos en su informe. Si el proyecto de Wood se hubiera llevado a cabo con corbetas, por ejemplo de 300 toneladas, ello llevaría consigo un gasto de Hacienda cercano a 940.000 pesos anuales, mientras que con buques de 100 toneladas, como establecía el Intendente, el gasto se reduciría a sólo 180.000. También en materia de comercio los militares se oponían a que se redujeran los permisos de buques extranjeros entre Ultramar y Cádiz y Málaga. Esta cuestión entraba en conflicto con el Decreto de 9 de febrero de 1824 en cuyo Art. 2º se decía que *se establecerán las Aduanas, aranceles y derechos de importación y exportación bajo el pie de igualdad entre los súbditos de las potencias amigas y aliadas*. Al final del informe se sugiere que en caso de tener que sacar la Empresa de Correos Marítimos *a especulación o negocio particular*, que ésta se le proponga a aquellos españoles de mejores recursos de la Isla, a través del Consulado de la Habana.

El proyecto de Wood fue rechazado a pesar del riesgo político y militar que suponía mantener el estado de incomunicación entre La Habana y Madrid, que había sido en los primeros veinticinco años del siglo XIX una constante histórica, precisamente en la época que más necesidad existía por los conflictos surgidos en el continente.

La propuesta del Consulado de La Habana

Madrid instaba a los jefes militares a tratar con el Consulado para que a través de estos se pudiesen recaudar

los fondos necesarios para el establecimiento de la nueva Empresa, ya que la Armada no estaba en condiciones de hacerlo, así lo establecía con interinidad la Real Orden de 24 de noviembre de 1824 (mientras la Armada no pudiese hacerse cargo del servicio). El 15 de junio de 1825 tiene lugar Junta de Gobierno en el Consulado, presidido por el Gobernador y Capitán General de la Isla, que en esas fechas era Francisco Dionisio Vives. El único punto del orden del día de la Junta: la presentación del informe de la comisión encargada de la constitución de la nueva Empresa de Correos Marítimos. El Informe inicial estaba firmado por los comisionados Joaquín de Arrieta, José Joaquín de Aizpurúa y Colin Mitcht, con fecha del 4 de mayo. En la primera parte de este informe se exponían las causas ya mencionadas por Pinillos sobre la necesidad de rechazar las proposiciones anteriores de Wood, y por otra parte la necesidad de presentar un proyecto sobre el establecimiento (coste y mantenimiento) de esos mismos seis buques correos marítimos. La financiación correría a cargo, en primer lugar, de la Real Hacienda y del Consulado, y posteriormente en acciones de 500 pesos fuertes a particulares. El coste de los seis buques según este informe ascendería en el primer año a los 102.000 pesos, serían goletas de nueva construcción.

El 23 de febrero 1826, se envía un Oficio de la Capitanía General de la Isla al Consulado para que se aceleren los trámites para la creación de la futura empresa: *como aún no he recibido contestación de Vs. se lo recuerdo a fin de que cuanto antes se sirva evacuar este asunto de tanta utilidad a los intereses del Estado y particularmente de esta Ysla.*⁷⁹

Entre los accionistas de la Empresa Mercantil de Correos Marítimos encontraremos, como veremos a continuación en ejemplos concretos, tanto aristócratas criollos, máximos exponentes del poder social de los hacendados, como comerciantes peninsulares con acceso a las instituciones financieras madrileñas. El carácter de la Empresa como servicio público es entendida y justificada, por parte de estos accionistas, de una forma casi filantrópica.⁸⁰

La llamada Empresa Mercantil de Correos Marítimos de La Habana cubrió con creces el vacío de la Armada durante los años de su funcionamiento: desde 1827 a 1851.

La Armada vuelve a asumir el Correo Marítimo

El consulado plantea un plan de vapores correos

Eran ya otros tiempos desde la constitución de la empresa privada de correos de La Habana; el Consulado pensaba que era necesario una reactivación del servicio de correos con España y para ello propone una Comisión que desarrollará un plan de vapores correos.

Los que suscriben opinan que se conseguiría [la regularidad de la línea] con el establecimiento de una línea de vapores entre Cádiz y este puerto, con escalas en Canarias y Puerto Rico con ramificaciones que partieran de los puntos extremos ora para el Mediterráneo y para el N. de la Península, ora para el Golfo

*Mejicano, Centro América y Costa Firme. (...) Y en La Habana ¿qué empresa de vapores podría hallar más seguros rendimientos que una española? ¿no viene hoy aquí la correspondencia y pasajeros del Golfo Mejicano y de la América del Sur? ¿no se reunirán en Puerto Rico los de las Antillas francesas y acaso también de las dinamarquesas? ¿no es natural que esos pasajeros en su mayor parte españoles, hispano-americanos y franceses prefieran la línea española a la Inglesa o las Americanas contando con navegantes que reúnen las cualidades más simpáticas y las condiciones más apreciables para la navegación?*⁸¹

A todos estos recursos, la Comisión añadirá el transporte de azogues de Almadén a Veracruz, en clara competencia con la Compañía de Vapores Ingleses, además de los fletes previstos con el desestanco del tabaco. A estos nuevos recursos habría que añadir los viejos ingresos de anteriores empresas de correos marítimos: la correspondencia postal y el transporte de reclutas y presidiarios. La forma de financiación, seguía también el modelo de 1824 cuando la primera Empresa: accionistas particulares con apoyo de capital público. Por una parte la Junta de Fomento aportaría una suma tan fuerte como se los permitan los numerosos compromisos (se refiere a la participación en otras sociedades como la Empresa de ferrocarriles); por otro lado, los accionistas capitalistas cubanos y por último las subvenciones que el Gobierno tuviera que aportar hasta completar los capitales iniciales de la operación de compra de los cuatro vapores de mil trescientas toneladas y cuatrocientos cincuenta caballos.

Los vapores “Caledonia” e “Hibernia” (1850-1851)

Es posible que este plan, presentado por la Junta de Fomento de La Habana hubiera sido posible en 1824, pero la situación era otra. No olvidemos que en 1850 tiene lugar la constitución de la primera sociedad naviera de Antonio López y López (futura Cía. Trasatlántica), para un servicio de vapores entre Guantánamo y Santiago de Cuba. Además, la Armada Nacional vive un período de relanzamiento, consecuencia de una actuación política:

Notable ha sido el incremento de nuestra marina de guerra desde el año 1844, época en que empezó a fundarse la situación política creada por el partido moderado.

En enero de 1850 comienza la reedificación del Arsenal de la Carraca, como uno de los símbolos más importante de la renovación de la Armada. La Marina vive una fase de restauración, no sólo en el número de unidades sino que de forma cualitativa puede apreciarse un incremento de los buques vapores. En 1850 la Armada dispone de dieciséis vapores, lo que representa casi el 30% de las unidades, pero es que además, este porcentaje supera el 70% en las nuevas construcciones. En este orden de cosas, si una sociedad mercantil privada no es capaz de hacerse cargo de un servicio tan esencial para el país como el de vapores-correos con Ultramar, y si la Armada está, más que nunca, necesitada de restaurar su flota con nuevas unidades, parece que la inercia de los hechos conduce a que el 11 de octubre aparezca en el Parte Oficial de Vigía del Puerto de Cádiz el siguiente anuncio:⁸²

Vapores Correos Trans-Atlánticos.

El paquete de vapor de S.M.C. Caledonia, de fuerza de 450 caballos, recogerá la correspondencia pública y de oficio para Canarias, Puerto Rico y La Habana, de la Administración de Correos el 15 del corriente, a las doce en punto de la mañana.

Nota.- Por este primer viaje no admite carga ni pasajeros. Consignatarios Retortillo Hermanos.

Esto era una “bomba” en los planes de la Empresa privada de Correos; sencillamente, se había acabado el negocio del Banco de Ultramar y la concesión de los correos estaba pronta a finalizar. El “Caledonia”, junto al posterior “Hibernia” eran dos antiguos vapores que habían sido utilizados por la Cunard Line en su primera línea transoceánica entre Inglaterra y los Estados Unidos de Norteamérica. El “Caledonia” salió en su primer viaje inaugural, sin pasajeros civiles, el miércoles 16, conduciendo al Capitán General de la Isla de Cuba, Don José de la Concha, junto a sus familiares y su estado mayor. Iban también en este primer viaje otros contingentes militares como una compañía de Bailén o una batería de montaña.⁸³

El “Caledonia” llegó a La Habana el 10 de noviembre, saliendo el 21 de vuelta para Cádiz. En su primera travesía como vapor correo español invirtió 24 días. Diez años antes cualquier bergantín podía hacer esa misma derrota en los mismo días, e incluso reducirla.⁸⁴ Por eso no puede ser tan rotunda la expresión de que el vapor supuso una estabilidad en la regularidad de las comunicaciones marítimas. La velocidad del vapor era de sólo siete nudos, y ésta se incrementaba a medida que se iba consumiendo la carga combustible, llegando en el mejor de los casos a las diez millas. Además de la estancia intermedia en Funchal para el abastecimiento de carbón. Esto no quiere obviar el hecho de que en algunos viajes se redujera la travesía a menos, incluso a veinte días. Y que la prensa local gaditana hiciese de los viajes de los nuevos vapores un suceso destacable:

*Hemos oído hablar con grandes encomios de las comodidades del buque [se refiere al “Caledonia”] y del esmerado trato que reciben en él los pasajeros.*⁸⁵

En poco tiempo el Gobierno pasaría a hacerse cargo del sistema de comunicaciones marítimas liquidando el contrato con la Empresa privada el 24 de enero de 1851. En un periodo de diez años, la gestión de los buques correos a vapor pasaría por tres períodos tal como los define Garay:⁸⁶

1 de mayo de 1851 al 12 de abril de 1857: Vapores correos de la Armada en colaboración con la concesionaria “Zangroniz y Hermanos, Cía. del Comercio de La Habana”.

12 de mayo de 1857 al 12 de mayo de 1858: Empresa de Vapores correos “Gauthier Hermanos”.

12 de junio de 1858 al 31 de diciembre de 1861: Empresa de Vapores correos gestionada por un consorcio de navieros catalanes bajo el nombre de “Cía. de Vapores Españoles Correos Trasatlánticos”.

A partir de 1861, comienza, como sabemos, la consoli-

dación progresiva de Antonio López como el transportista marítimo por excelencia de la segunda mitad del siglo hasta la definitiva desaparición de las colonias española de Cuba y Puerto Rico en 1898.⁸⁷

A modo de conclusión

He intentado en esta breve aproximación analizar el papel de los buques del Estado en las comunicaciones postales con América a través de los diferentes sistemas de comunicaciones. Todos estos sistemas reflejaron, en cierto modo, el papel más o menos preponderante de los poderes públicos en función de la fortaleza de las instituciones del Estado, de la Corona: desde la inicial apuesta de los navíos de aviso, pasando por la apuesta innovadora de los Correos Marítimos dieciochescos o la decadencia de la España decimonónica inmersa en la lucha contra el invasor francés y posterior pérdida de su poder político en las colonias.

He de admitir (porque fue ese el tema de mi Tesis Doctoral), que he dedicado una mayor importancia, en relación a su peso en la historia postal, al periodo final de estas comunicaciones, focalizándolo especialmente en la isla de Cuba, como último reducto de la Hispanidad en el nuevo Mundo. Pero creo que realmente es un periodo muy interesante y que conlleva vaivenes postales al mismo ritmo que la metrópolis va perdiendo peso en los acontecimientos de la bella isla caribeña. Espero que esta síntesis genere más y mejores estudios, tan importantes para comprender el esfuerzo que supuso para una nación como la española, mantener los lazos de comunicación con todo un continente.

AGRADECIMIENTOS

Quisiera agradecer al académico Jesús Sirjà las aportaciones realizadas a este manuscrito.

Por supuesto, no puedo terminar, si hablo de Correos Marítimos, sin recordar a mi compañero, que lo fue de profesión y luego de afición, estudio, y Academia, el capitán de la marina mercante Francisco Javier Garay, al que tanto debemos todos los que hemos querido seguir sus pasos.

NOTAS

¹ Profesor Titular de la Universidad de Cádiz. Departamento de Ciencias y Técnicas de la Navegación. Autor de la obra *La Empresa Mercantil de Correos Marítimo de La Habana (1827-1851)*, libro donde desarrolla su tesis doctoral leída en 1993. Contacto: francisco.piniella@uca.es

² LOPEZ BERNAL, J.M.: *El Correo al servicio de los Estados Modernos en la Transición de la Edad Media a la Moderna (siglos XIV-XVI)*. Sevilla, 1990. Revista *Atalaya Filatélica*, nº 47. p. 12.

³ ARANAZ del RIO, F.: *Recuerdos de la Familia Tassis en Bruselas*. XIII Certamen Filatélico Iberoamericano. Burgos 1989. Catálogo 3º, pp. 27-30.

⁴ CID RODRIGUEZ, R. y LOPEZ BERNAL, J.M.: *La organización del correo en Europa a comienzos de la Edad Moderna: Los Asientos de la monarquía de los Habsburgos con la familia Tassis*

(1505-1525). Catálogo Exposición RUMBO AL 92 (EXPO'92). Sevilla, 1991. pp. 16-17.

⁵ *Real Cédula de Incorporación del Oficio de Correo Mayor de las Indias*. San Lorenzo, 13 de octubre de 1768. Archivo General de Indias (a partir de ahora AGI) Indiferente General 1586.

⁶ *Real Cédula de Incorporación del Oficio de Correo Mayor de las Indias*. San Lorenzo, 13 de octubre de 1768. Indiferente General 1586.

⁷ SITJÀ PRATS, J. El correo colonial en el Virreinato del Perú, 2013. Discursos Académicos XXVIII. Real Academia Hispánica de Filatelia. p. 51, 89-92.

⁸ LUCENA SALMORAL, M.: *La Flota de Indias*. Madrid, 1985. *Cuadernos Historia* 16, nº 214. p. 4.

⁹ MONTAÑEZ MATILLA, M^a: *El correo en la España de los Austrias*. Madrid, 1953. C.S.I.C. pp. 184-186

¹⁰ APENDICES NOS 1 al 6, 8 y 11 al 14. *Reales Ordenanzas, Instrucciones, y Reglamentos aprobados para el Gobierno, y manejo de la Renta de Estafetas, Correos, y Postas del Reyno del Perú y Chile, como asimismo de Reales Decretos, Ordenes y Declaraciones*. Lima, Años 1762 a 1778. Biblioteca AGI

¹¹ Las nueve carreras eran las siguientes:
Carrera del Cuzco,
Carrera Antigua de Huancavélica,
Carrera de Arequipa,
Carrera de Tarapaca,
Carrera de Huánaco,
Carrera de Piura,
Carrera de Quito,
Carrera de Popayan,
Carrera de Santa Fé a Cartagena,
Además de las comunicaciones de estas carreras a Maracaibo, y otros puertos por el norte, y hasta Buenos Aires y Santiago por el sur.

¹² SITJÀ PRATS, J. Op. cit. (El correo colonial...)

¹³ El Lazarillo de Ciegos Caminantes: *“El Lazarillo de Ciegos Caminantes desde Buenos Ayres, hasta Lima con sus itinerarios según la más puntual observación, con algunas noticias útiles a los Nuevos Comerciantes que tratan en Mulas; y otras Históricas. Sacado de las Memorias que hizo Don Alonso Carrió de la Vandera en este dilatado Viage, y Comisión que tuvo por la Corte para el arreglo de Correos y Estafetas, Situación, y ajuste de Postas, desde Montevideo. Por Don Calixto Bustamante Carlos Inca, alias Concolorcorvo, Natural de Cuzco, que acompañó al referido Comisionado en dicho Viage, y escribió sus Extractos. Con licencia. En Gijón, en la Imprenta de la Rovada. Año de 1773.”* (edic.dir. CARRILLA, E.) Labor. Barcelona, 1973.

¹⁴ GARCIA-BAQUERO GONZALEZ, A: *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*. Diputación de Cádiz. Cádiz, 1988. 2ª Edición, Tomo I, p. 176.

¹⁵ CID RODRIGUEZ, R.: *Los Correos Marítimos a las Indias*. Sevilla, 1986. Conferencia pronunciada en los locales de la Sociedad Filatélica Sevillana el día 19 de enero de 1986.

¹⁶ LUCENA SALMORAL, M., Op. cit. (*La flota...*) p. 10 y 28.

¹⁷ GARCIA-BAQUERO GONZALEZ, A. Op. cit. (Cádiz y el Atlántico...) pp. 175-179.

¹⁸ HEREDIA HERRERA, A.: *Asiento con el Consulado de Cádiz en 1720 para el Despacho de Avisos*. Cádiz, 1976. *La Burguesía Mercantil Gaditana (1650-1868)*. Edit. Instituto de Estudios Gaditanos, Diputación de Cádiz. pp. 163-170.

¹⁹ PEZUELA, J. *Diccionario Geográfico, Estadístico, Histórico de la Isla de Cuba* (4 Tomos). Madrid, Imp. Mellado. 1863. AGI

- ²⁰ LOPEZ BERNAL, J.M.: *El Asiento del marqués de Montesa de 1707-1708 para el despacho de buques-correos a las Indias*. Sevilla, 1990. Revista *Atalaya Filatélica*, nº48. p. 8.
- ²¹ BOSE, W.B.L.: *El proyecto sobre Correos Marítimos a las Indias de 1713*. Buenos Aires, 1941. *Anuario de Historia Argentina II*.
- ²² WALKER, G.J.: *Política española y comercio colonial 1700-1789*. Edit.Ariel. Barcelona, 1979. pp. 287-288.
- ²³ LÓPEZ BERNAL, J.M.: *Las Comunicaciones Postales Hispano-Americanas durante el siglo XVIII: El sistema de "Avisos" (1700-1764)*. Sevilla, 1990. Revista *Atalaya Filatélica* nº50: pp. 29-35. y nº52: pp. 5-10.
- ²⁴ *Real Proyecto para Galeones, y Flotas de El Perú, y Nueva España, y para Navíos de Registro, y Avisos, que navegaren a ambos Reynos. Madrid, 23 de Abril de 1720*. AGI Consulado, 97.
- ²⁵ LUCENA SALMORAL, M. Op. cit. (*La flota...*) p. 26.
- ²⁶ GARCIA-BAQUERO GONZALEZ, A. Op. cit. (*Cádiz y el Atlántico...*) Tomo II. pp. 47-49
- ²⁷ *Ibid.* (Tomo I) p. 178.
- ²⁸ PEZUELA, J. de la. Op. cit. (*Diccionario ...*) p. 150.
- ²⁹ GARAY UNIBASO, F.: *Correos Marítimos Españoles* (3 Tomos) Bilbao Mensajero, 1987-1991.
- ³⁰ LOPEZ BERNAL, J.M.: *El Correo Marítimo Colonial (1764-1824)*. Madrid, 2011. Real Academia Hispánica de Filatelia.
- ³¹ *Real Cédula en que se extiende el comercio-libre de los puertos habilitados de España, e Islas de Mallorca y Canarias à Buenos Aires, con internación à las Provincias interiores y à los puertos también habilitados del Perú y Chile. Imprenta de Pedro Marín. Madrid, 1778*. Publicación Facsímil, Barcelona, 1967.
- ³² *Reglamento de Aranceles de 22 de Febrero de 1778 de acuerdo a la Real Cédula en que se extiende el comercio-libre de los puertos habilitados (...). Imprenta de Pedro Marín. Madrid, 1778*. Publicación Facsímil, Barcelona, 1967.
- ³³ *Expedientes sobre pérdida de buques correos en contiendas navales. Años 1780-1783*. AGI Correos 269 a 277.
- ³⁴ CUETARA MARTINEZ, J.M. de la.: *Las Comunicaciones Marítimas Españolas*. La Laguna, Tenerife, 1982. Universidad de La Laguna. p. 29.
- ³⁵ GARAY UNIBASO, F. Op. cit. (*Correos Marítimos...*) p. 159.
- ³⁶ RR.OO. de 6 de Abril de 1802 y 12 de Febrero de 1819 incorporando a la Armada los Correos Marítimos del Estado. AGI 389 y 462B.
- ³⁷ CIPOLLA, C.M.: *Cañones y Velas (1400-1700)*. Ariel, Madrid, 1965.
- ³⁸ MERINO NAVARRO, J.P.: *La Armada Española en el S.XVIII*. Naval, Madrid, 1981.
- ³⁹ ARTOLA, M.: *La Burguesía Revolucionaria (1808-1874). Historia de España, Tomo V*. Madrid, 1990. (2ª Edición) Alianza Editorial. p. 17.
- ⁴⁰ TORREJÓN CHAVES, J.: *Buques y Arsenales de la Ilustración en Andalucía y América: Transferencia tecnológica y desarrollo económico*. Curso de Doctorado Programa ANDALUCÍA Y AMÉRICA. Universidad de Cádiz. Cádiz, 1992.
- ⁴¹ LOYOLA, Marques de: *Historia de España*. Barcelona, 1967. Salvat. Tomo V, p. 412.
- ⁴² *Carta de Manuel Godoy a Pedro Ceballos. Aranjuez, 1 de Marzo de 1802*. AGI Correos 462B.
- ⁴³ *Reales Ordenes de 6 de Abril de 1802, 8 de Julio de 1802, y 12 de Febrero de 1819 por las que se establecen las subvenciones y el modo de efectuar los pagos por parte de la Renta de Correos a la Armada, por los servicios de la Posta Marítima*. AGI Correos 462B, en Archivo Nacional de Cuba (a partir de ahora ANC) Reales Órdenes y Cédulas 43 (69) y en Archivo Álvaro de Bazán (AAB) Correos Marítimos/Asuntos Particulares 13.
- ⁴⁴ *Informe reservado del Administrador de Correos de La Habana, José Fuertes, a los Directores Generales de la Renta de Correos en Madrid. Habana, 12 de Diciembre de 1803*. AGI Ultramar 290.
- ⁴⁵ *Plano del Arsenal de La Habana por Honorato Bouyón. La Habana, 1 de Agosto de 1843*. ANC Consulado 77 (3092).
- ⁴⁶ En el momento de la entrega a la Marina del Arsenal de Correos de La Habana, los dependientes del Ramo Marítimo de Correos en La Habana eran (AGI Ultramar 290.):
Personal empleado en el Carenero o Arsenal:
1 Capitán de Maestranza (600 pfs anuales).
1 Guarda Almacén (que se servía últimamente con un Oficial de la Administración, y cobraba 480 pfs).
1 Ayudante de Guarda Almacén (360 pfs).
1 Sobrestante alistador (300 pfs).
1 Capataz de Carpintería (480 pfs).
1 Peón "de confianza" (207 pfs).
1 Contramaestre de Carenero (180 pfs anuales más 3 reales diario).
Personal de flota:
9 Capitanes (con sueldo anual de 600 pfs y 5 rs diario).
9 Tenientes (300 pfs más 3 rs diarios).
3 Subtenientes (216 pfs más 3 rs diarios).
9 Contramaestres (180 pfs más 3 rs diarios).
- ⁴⁷ *Reales Ordenes de 6 de Abril de 1802, 8 de Julio de 1802, y 12 de Febrero de 1819 por las que se establecen las subvenciones y el modo de efectuar los pagos por parte de la Renta de Correos a la Armada, por los servicios de la Posta Marítima*. AGI Correos 462B, en ANC Reales Órdenes y Cédulas 43 (69) y en AAB Correos Marítimos/Asuntos Particulares 13.
- ⁴⁸ *Idem*.
- ⁴⁹ *Ibidem*. Regla 12.
- ⁵⁰ *Real Orden de 29 de Febrero de 1804, por la que se autorizan a los Buques Correos de la Armada, a que admitan cargas de particulares en beneficio de la Real Hacienda*. ANC Reales Órdenes y Cédulas 40 (13).
- ⁵¹ *Instrucciones para los Comandantes de los Buques Correos de S.M. Aranjuez, 11 de Marzo de 1805*. AGI Correos 462B.
- ⁵² *Idem*.
- ⁵³ *Ibidem*, Regla 5.
- ⁵⁴ *Idem*.
- ⁵⁵ *Informe reservado del Administrador de Correos de La Habana, José Fuertes, a los Directores Generales de la Renta de Correos en Madrid. Habana, 12 de Diciembre de 1803*. AGI Ultramar 290.
- ⁵⁶ *Real Orden de 29 de Febrero de 1804, por la que se autorizan a los Buques Correos de la Armada, a que admitan cargas de particulares en beneficio de la Real Hacienda*. ANC Reales Órdenes y Cédulas 40 (13).
- ⁵⁷ *Expediente "Historia Gral. sobre Correos Marítimos". Madrid, 24 de Diciembre de 1811*. AAB Correos Marítimos/Asuntos Particulares 13.
- ⁵⁸ *Idem*.
- ⁵⁹ *Oficio del Administrador de Correos de La Habana al Director General de Correos. La Habana, 13 de Mayo de 1826*. AGI Ultramar, 297.

- ⁶⁰ *Idem.*
- ⁶¹ *Oficio del Administrador de Correos de La Habana al Director General de Correos. La Habana, 4 de Enero de 1814.* AGI Ultramar, 291.
- ⁶² *Idem.*
- ⁶³ *Parte del Capitán de la goleta "Galatea", el Teniente de Fragata Don Cipriano Monleón.* AGI Ultramar, 291.
- ⁶⁴ *Oficio del Administrador de Correos de La Habana al Director General de Correos. La Habana, 14 de Abril de 1834.* AGI Ultramar, 852.
- ⁶⁵ *Real Orden de 16 de Julio de 1817 por la que se habilita la compra de dos buques por la Real Hacienda para perseguir piratas.* ANC Reales Órdenes y Cédulas, 184 (16).
- ⁶⁶ *Oficio del Administrador de Correos de Málaga al Director General de Correos. La Habana, 17 de Junio de 1826.* AGI Ultramar, 851. -- También en el *Informe del Capitán General de las Islas Baleares al Secretario de Estado. Mallorca, 26 de Mayo de 1827,* AGI Ultramar, 851, se plantea el problema de corsarios americanos que atacan embarcaciones en las proximidades de Ibiza. -- Otro informe dando cuenta de buques colombianos corsarios: *Oficio del Administrador de Correos de Ceuta al Director General de Correos. Ceuta, 9 de Junio de 1827.* AGI Ultramar, 851.
- ⁶⁷ *Real Orden de 19 de Junio de 1823 por la que se manda a todos los buques españoles recojan y entreguen la correspondencia pública que haya para el destino adonde se dirijan.* AGI Consulado, 50.
- ⁶⁸ *Oficio del Administrador de Correos de La Habana al Director General de Correos. La Habana, 31 de Diciembre de 1833.* AGI Ultramar, 852.
- ⁶⁹ *Carta del Intendente del Ejército de La Habana, al Secretario de Estado. La Habana, 9 de Noviembre de 1824.* AGI Ultramar, 851.
- ⁷⁰ *Oficio del Ministerio de la Guerra al Secretario del Despacho de Marina. Madrid, 30 de Octubre de 1824.* AGI Ultramar, 851.
- ⁷¹ *Oficio del Administrador de Correos de La Habana al Director General de Correos. La Habana, 4 de Abril de 1826.* AGI Ultramar, 297.
- ⁷² *Expediente nº15/1823 del Administrador de Correos de La Habana. La Habana, 1823.* AGI Ultramar, 295.
- ⁷³ TORREJÓN CHAVES, J.: Op. cit. (*La Habana y la construcción naval...*) *Idem.*
- ⁷⁴ LOPEZ BERNAL, J.M.: *El Asiento del Marqués de Montesa* sacro de 1707-1708 para el despacho de buques correos a las Indias. Sevilla, 1990. Revista *Atalaya Filatélica* nº 48. p. 8.
- ⁷⁵ *Relación de los méritos que ha contraído, y servicios que ha hecho a S.M. Católica Don Tomás Eduardo Wood. Madrid, 24 de Agosto de 1824.* AGI Ultramar, 851.
- ⁷⁶ *Plan de Correos Marítimos propuesto por Don Tomas Eduardo Wood. La Habana, 1824.* A.G.I. Ultramar, 851 y en AGI Ultramar, 295.
- ⁷⁷ Artículos 3, 4 y 7 al 11.
- ⁷⁸ *Expediente originado en el Consulado de La Havana a consecuencia de la Real Orden de 18 de Noviembre de 1824 sobre el establecimiento de seis correos marítimos que han de navegar de este Puerto al de Cádiz.* AGI Ultramar, 851.
- ⁷⁹ *Carta del Capitán General de la Isla de Cuba al Síndico del Consulado de La Habana. La Habana, 23 de Febrero de 1826.* AGI Ultramar, 851.
- ⁸⁰ *Informe de la Sección de Guerra y Marina de la Comisión Regia de que depende sobre la Empresa actual de Correos Marítimos y modo de sustituirla. Firma: Juan Bautista Topete. La Habana, 23 de Septiembre de 1839.* AGI Ultramar, 853.
- ⁸¹ *Informe de la Comisión encargada para la reforma del sistema de Correos Marítimos por la Junta de Fomento de Agricultura y Comercio de La Habana al Capitán General. La Habana, 12 de Marzo de 1849.* AGI Ultramar, 854.
- ⁸² *Parte Oficial de Vigía. Cádiz, 11 de Octubre de 1850.* Biblioteca de Temas Gaditanos (BTG)
- ⁸³ *Parte Oficial de Vigía. Cádiz, 16 de Octubre de 1850.* BTG
- ⁸⁴ Así puede observarse un anuncio publicado en un periódico diez años antes a la salida del vapor "Caledonia": "El bergantín español Gallo de Oro capitán Don Joaquín Gurri debe recalar a este puerto de mediados a ultimos del próximo Agosto, procedente de Barcelona y siendo buque de sobresaliente andar, como lo prueba el viage que rindió el 19 de Mayo próximo pasado desde La Habana en 23 días, se avisa a los que quieran aprovechar su salida para dicho destino..." Vid. Periódico *El Tiempo*. Cádiz, de 5 de Julio de 1840. Biblioteca Provincial de Cádiz (BPC).
- ⁸⁵ Periódico *El Comercio*. Cádiz, 16 de Diciembre de 1850. Biblioteca Municipal de Cádiz (BMC).
- ⁸⁶ GARAY UNIBASO, F.: Op. cit. (*Correos Marítimos...*)
- ⁸⁷ PINIELLA, F.: *La introducción del vapor en el sistema colonial español de comunicaciones marítimas: 1848-1850.* Cádiz, 1995. *Trocadero*, 6-7, pp. 311-326.

THE ROLE OF THE SPANISH NAVY IN THE MARITIME MAIL WITH THE YNDIAS

By FRANCISCO PINIELLA

The author writes about the role of the State, as head of the Navy, in the historical development of the postal communications with the American overseas territories of Spain. He offers a detailed description of each of the chronological periods of this process. Firstly, the *navíos de aviso* (dispatch boats) system within the Indies fleet. Then, the organization of the Maritime Mail and its consolidation in the 18th century. Later, the assumption of this service by Navy ships in the 19th century. The last period covers the communications with the Spanish Antilles, including the introduction of steam ships along the communications routes.