

CATEDRA “GENERAL CASTAÑOS”

SEMINARIO PERMANENTE CIVICO - MILITAR

CICLO CULTURAL ESPAÑA - AMERICA

R. M. SUR



CONFERENCIAS 1989 - 90

Los Correos Marítimos: un factor en la defensa

D.ª Antonia Heredia Herrera

EL prof. Coll-Vinent de la Facultat de Ciències de la Informació de Barcelona, publicara hace escasos años un libro con el atrayente título de *La Información y el Poder* en el que exponía de una manera rotunda cómo, en la actualidad, la primacía de un país, de una nación reside en el dominio de la información.

En este mismo sentido se pronunciaba recientemente en Sevilla, el Ex-secretario General de la Unesco, Amadou Mahtar M'Bow cuando afirmaba que: «todos los poderes conocen la importancia actual de la información y están interesados en dominarla, incluso intentan comerciar con ella».

Ni que decir tiene que ese control hoy es fruto del desarrollo y de los avances de la tecnología, que solucionan los problemas del volumen y de la inmediatez en la recuperación que antes no fueron tan apremiantes. Pero esa necesidad no es algo específico de la sociedad de nuestros días. Siempre ha sido preciso estar informado para actuar en consecuencia. Conocer la situación propia y ajena, el estado económico, las carencias, la situación defensiva fueron y siguen siendo puntos obligados de conocimiento para los gobernantes. Sin datos es imposible una toma de decisiones. Y siempre la rapidez para obtenerlos y comunicarlos ha sido factor clave en la política de un pueblo y en las relaciones entre los individuos que componen la sociedad.

La dimensión de esta necesidad se agranda cuando existe una distancia difícil de salvar. Hoy, de una noticia ocurrida en cualquier punto del mundo tenemos referencia inmediata, incluso podemos ser testigos de ella mientras está sucediendo.

Hace unos siglos, sin embargo, esa noticia podía tardar meses en llegar cuando su necesidad era tan acusada como hoy. En el caso de América, tras su descubrimiento, el Atlántico y la inmensidad de aquellas provincias, con escasas vías y medios de transporte, retrasaron la comunicación en unas proporciones difíciles de entender y aceptar desde nuestra óptica de hombres de fines del XX.

La carencia de noticias, con su desconexión con el mundo dejado atrás, hacía más intensa la conciencia de lejanía. No hubo nada más fuerte que marcara la distancia que la falta de frecuencia en la comunicación. Los españoles que se trasladaron allá pasaron muchas horas pendientes de la llegada de navíos, esperando las noticias que ansiaban. Se ha dicho que «vivían a destiempo», fuera de la actualidad, por el retraso con que recibían la información sobre los acontecimientos que ocurrían en Europa.

La distancia será pues un factor importante que incidirá ampliamente en la forma y estilo de la Administración española respecto a aquellas tierras, que sin embargo pretendió seguir el modelo institucional y de procedimiento castellanos.

La lejanía fomentó abusos, aumentó inquietudes, agrandó problemas, solapó desobediencias y como contrapartida aumentó los sistemas de garantías (fianzas, visitas, juicios de residencia), multiplicando la producción documental. Exigió en definitiva una particular atención a las vías y a los medios de comunicación con el fin de estar informados.

El intercambio de noticias entre particulares y entre la corona y los nuevos súbditos había de hacerse recorriendo un largo camino que no era posible realizar con mulas, con caballos de posta o con diligencias, en su etapa más dilatada, la marítima. Desde muy pronto esta comunicación precisó de unos medios especiales con el propósito de hacerla eficaz. Eficacia asentada en la consecución de rapidez aunque lógicamente con unos módulos bien diferentes a los de hoy.

Valga un ejemplo como referencia. Apremiaba comunicar al virrey de Nueva España, marqués de Salinas, el nombramiento de Presidente del Consejo de Indias. Se despachó un correo del 17 de noviembre de 1640 y sólo nueve meses después, el 12 de agosto del año siguiente, dicho correo regresaba trayendo «velozmente» la aceptación del nombramiento.

La solución estuvo en el apresto de navíos

ágiles, de poco tonelaje, usando para ellos las rutas más cómodas al apartarlos de los convoyes habituales del tráfico como eran las flotas y los galeones. Me refiero a los correos de mar.

En la evolución de estos correos que se establecen en un primer momento de forma esporádica, hasta el primer Reglamento Provisional de los Correos Marítimos de 1764 que afianza su institucionalización como empresa estatal, se irá desde la infrecuencia a la regularidad, de una administración a cargo de particulares, pasando por los contratos y asientos con las instituciones, a un control y gestión de la corona que culminará para el espacio temporal de nuestra charla, que será prácticamente el período colonial, en la adscripción de dichos correos a la Marina Real a principios del XIX. En su transformación se pasará de la satisfacción de unas necesidades relativas a la estricta comunicación e información del Estado y de los particulares, mediante el transporte de cartas y sacas de correspondencia, a la implicación en problemas financieros y comerciales para los que los correos marítimos fueron tomados como instrumentos de resolución de los monarcas ilustrados, jugando además un papel destacado para la defensa en los momentos de conflictos bélicos. Algo más en el transcurrir de los años. Hasta 1764 los correos en sus dos manifestaciones, parten primero de Sevilla y luego de Cádiz. A partir de esa fecha el desplazamiento del lugar de salidas a La Coruña significó un apoyo a las zonas norteñas, al llevar consigo el fomento del comercio y de las industrias gallega, leonesa y vasca.

Nacen los primeros correos de mar por una necesidad de la corona castellana para asegurar el cumplimiento de sus disposiciones y para tener conocimiento de la situación, como claves para poder gobernar manteniendo un control administrativo y fiscal.

Con independencia de los correos terrestres existentes en la península, vincularlos a la familia Tasis, para América se institucionalizan dos vías de comunicación que coexistirán durante muchos años. Serán el «correo mayor» de Indias beneficiado por un particular y los «navíos de Aviso» controlados por instituciones como la Casa de la Contratación y el Consulado de cargadores.

El oficio de «correo mayor» fue cedido a perpetuidad por la Real Provisión de la reina Juana de 14 de mayo de 1514 a la familia Galindez de Carvajal, en la persona del cronista don Lorenzo. Sus funciones serán las de centralizar los envíos habituales de la correspondencia oficial del Consejo de Indias y de la Casa de la Contratación junto con la de los particulares para conducirla hasta puerto y de allí transportarla por tierra, acercando las cartas a su lugar

de destino. Actuarán de esta manera también como correos terrestres y para tal fin arrendarán oficios y postas. Para la travesía marítima se valieron de los medios oficiales habituales que no eran otros que las flotas y los galeones. La familia Carvajal desempeñará el oficio de Correo Mayor de Indias por medio de tenientes, hasta que en 1706 Felipe V lo incorpora a la corona. Incorporación que no será plena hasta tiempos de Carlos III.

El otro sistema paralelo de comunicación desde 1525 fueron los denominados «avisos» establecidos para enviar noticias de la llegada de las flotas a los puertos de donde salieron. Por extensión recibieron el nombre de «naos de aviso» o simplemente avisos las embarcaciones destinadas a tal efecto. Son éstos realmente, y no los otros, los antecedentes directos de los luego llamados «correos marítimos». Su salida estuvo condicionada a esas llegadas y salidas, constituyendo verdaderos correos de mar, yentes y vientes, aprovechados para el envío de correspondencia del rey y de sus ministros y también de los súbditos. Estos serán los «avisos» regulares frente a los extraordinarios despachados para dar noticia de algún suceso importante, generalmente para alertar de la presencia de enemigos o bien para dar noticia de algún acontecimiento de interés, como cuando en 1601, tras salir la flota, y habiendo tenido conocimiento que la ropa embarcada procedía de lugares afectados por la peste, se apresuró un aviso para prevenir, antes de la llegada de dicha flota, la posibilidad de contagio y remediarlo.

Además de la corona, estaban interesados en el buen funcionamiento de los «avisos» los comerciantes quienes tranquilizaban su espíritu al conocer el feliz arribo de los barcos en los que iban arriesgados sus capitales. De aquí que esos que hemos denominado regulares o habituales fuesen financiados por los cargadores a través del impuesto de la «avería» y los extraordinarios sufragados por la Real Hacienda, por entenderse que la defensa era un interés específico del monarca. Para ellos todos los años se reservaba una cantidad de ducados en la Casa de la Contratación.

Durante el XVI y parte del XVII, la Casa se ocupó de su despacho. Se valió de navíos de porte pequeño que alquilaba a particulares. Habían de ir desembarazados de carga y de pasajeros, en aras de la rapidez. A pesar de esta regulación con harta frecuencia se aprovecharon para el transporte de ropas y de azogue de Almadén continuamente demandado para el beneficio de la plata. En el tornaviaje de los despachados desde América se permitió a sus maestros cargar frutos y ropas en compensación de los obligados gastos. Recibieron también una re-

compensa en metálico que osciló entre 150 y 300 ducados y hasta 400 cuando se trató de Perú.

Junto a la Casa de la Contratación, ocasionalmente en el XVI, con más asiduidad en el XVII y de forma regular y concertada en el XVIII también el Consulado de cargadores, la asociación mercantil de los comerciantes vinculados al tráfico con América, se encargó del apresto de estos navíos de aviso. Así en 1556 a instancia regia se responsabilizó del envío de dos carabeles con noticias de la salida de una armada francesa con intenciones de robar y saquear los puertos ultramarinos. Pero hasta 1628 sin embargo la participación del Consulado en esta empresa no va a cobrar permanencia a la vez que la Casa se va desligando de su antigua obligación.

En este año y a partir de ese momento, con bastante regularidad, se van renovando sucesivamente hasta 1720 entre el Consulado y el rey unos convenios o «asientos» por medio de los cuales la institución mercantil se comprometía al envío de cuatro correos anuales, dos con destino a Nueva España, y dos a Tierra Firme, es decir Panamá.

Nunca fue plato de gusto para el Consulado esta obligación impuesta, pero hubo de «allanarse» a la voluntad real tratando de compensar los gastos ocasionados con concesiones mercantiles que no eran otras que aprovechar en su beneficio parte del buque para el transporte de mercancías.

El Consulado había de ocuparse de buscar los navíos y el capital para la financiación de los viajes. Los barcos empleados tuvieron un tonelaje de 60, que aumentó hasta 80 y 110 toneladas para esa carga autorizada por la corona. El dinero hubieron de obtenerlo a crédito del colectivo de los comerciantes.

La regularidad hasta fines del XVII no fue precisamente la nota destacada de estos avisos, cuando cada vez se hacía más necesaria su periodicidad y su frecuencia. De aquí que en los primeros años del XVIII entre en juego una nueva negociación con el Consulado sobre la base de un aumento de avisos y sobre todo de la fijación de las salidas.

Ahora el escenario geográfico ha cambiado de lugar aunque no los interlocutores institucionales. El Consulado ha variado la residencia y desde Sevilla ha trasladado sus dependencias a Cádiz, al irse también al puerto vecino la Casa de la Contratación cuando definitivamente se desplaza y centra en dicho puerto el despacho de las flotas. La negociación empieza en julio de 1718, aunque no llega a feliz término hasta la firma de una escritura el 31 de mayo de 1720, no sin antes existir ofertas, contraofertas, discusiones y exigencias entre la corona y el Consulado

que, consciente de que, difícilmente, podía eludir la orden del rey optó por aceptar obediente y resignado no sin antes conseguir las mayores ventajas.

La novedad de este nuevo acuerdo fue una reglamentación precisa y detallada. Algunas de estas normas afectaban al aumento de avisos, ocho en lugar de cuatro que saldrían de Cádiz, aprovechando los tiempos más bonancibles para la navegación, dos a primeros de enero, dos a fines de marzo, otros dos hacia el 15 de junio y los dos últimos a principios de noviembre. El tonelaje se mantuvo de 60 a 100 toneladas. Dos rutas quedaban establecidas, una hacia Veracruz y otra hacia Cartagena para establecer el contacto con Perú.

Los dos derroteros con esos puertos como destino tenían sólo una escala, el puerto de la Habana y dos aguadas, en Puerto Rico, en el primer caso y en Portobelo, en el segundo.

Quedaba también establecido en dos meses el tiempo máximo de permanencia de estos navíos en los dos puertos de destino con el fin de entregar y de recibir la correspondencia de todo el continente. Aparte del aumento de navíos y de la fijación de sus salidas existe otra novedad, respecto de la situación anterior, exigida por los comerciantes: los correos para transporte exclusivo de correspondencia irán libres de carga comerciable. A primera vista pudiera parecer contradictoria tal postura, partiendo de los cargadores. Pero recordemos que es en 1720 cuando se establece también el Reglamento de Galeones y Flotas que trata de garantizar el monopolio con flotas anuales y lugares únicos para la venta de productos y había por lo tanto que rechazar toda interferencia mercantil que garantizara el sistema que ahora se pretendía.

No quedó fuera de la reglamentación el hecho de la previsión de presas a lo largo de la travesía que, llegado el momento, corresponderían a la gente de mar y al piloto, es decir a la tripulación, generalmente bastante reducida.

Por último los costos fueron absorbidos por el Consulado a través de parte de un impuesto autorizado por el rey de un uno por ciento sobre todas las mercancías y géneros venidos de América.

La existencia y funcionamiento de estos avisos regulares no impedirá, como antes, el despacho de otros extraordinarios, sujetos a las eventualidades más diversas, y cuyo apresto se concertó en cada ocasión con particulares al no estar sujetos a la reglamentación anterior.

Los dos medios de comunicación hasta mediados del XVIII —que hemos ido analizando— a través de las flotas o armadas o a través de los avisos, no fueron nunca suficientemente eficaces, ni por inmediatez, ni por regularidad. Se

hacía preciso un cambio a fondo que partiera de la unificación y de la vinculación al Estado, desligándolo de los intereses de particulares y de grupos sociales, como eran los comerciantes, en el caso del Consulado.

Hubo un proyecto en 1713 del virrey del Perú, marqués de Santo Buono, que no llegó a prosperar, aunque fue Campomanes, en 1762, quien —a ejemplo de Inglaterra— elaboró un amplio informe e inició los planteamientos de lo que ha de ser el Correo Marítimo, no como un proyecto de Hacienda para obtener mayores ingresos a través de los portes de las cartas, sino como un proyecto político en el que los objetivos no eran otros que mayor información para un mejor gobierno, adelantándose, en cierta medida, a esa consideración actual, a la que aludíamos al principio, de información sinónima de poder.

El informe del fiscal del Consejo de Castilla planteaba como solución la dualidad de, bien, reorganizar el tradicional sistema de avisos de tal manera que siempre hubiera avisos en el camino, o, bien, establecer un sistema regular por medio de 12 jabeques, navíos ligeros y pequeños, construidos por la Real Hacienda y destinados con exclusividad a tal fin. Las características de esas embarcaciones permitirían huir con facilidad de las embarcaciones enemigas grandes y por su fuerza hacer frente a los corsarios.

Por fin por un decreto de Carlos III de 16 de agosto de 1764 y por medio del Reglamento Provisional de 24 de agosto de dicho año queda establecido el Correo Marítimo que revestirá características de una compañía mercantil estatal. Reconoce el monarca en el preámbulo de su disposición cómo la falta de correspondencia regular ha ocasionado siempre retraso no sólo en el cumplimiento de las órdenes reales y de las providencias de justicia del Consejo de Indias, sino en las quejas y recursos de los súbditos como asimismo desinformación del giro comercial hasta el extremo de atribuir la ruina del comercio a esta desinformación. La aplicación definitiva del decreto del 64 se hará en 1777 y a partir de aquí su organización y funcionamiento fue afianzándose sobre la base de múltiples instrucciones y ordenanzas. El proyecto incluía la fabricación de los buques. En los astilleros de Zorroza se centralizará la construcción, desde 1765 a 1801. Los barcos utilizados no tendrán como finalidad exclusiva el transporte de la correspondencia, ya que también conducirán armas y pertrechos, funcionarios, como pasajeros, y una parte de carga. Los particulares podrán así no sólo remitir cartas sino productos y dinero. Será ésta una novedad respecto de la situación anterior.

Otro cambio será el desplazamiento de lugar de salida que se establecerá en La Coruña, al fi-

jarse en dicha localidad la sede de la Administración Principal con subdelegación en la Habana. Desde el puerto gallego, mensualmente, se despachará hasta la Habana un correo con destino a la isla de Cuba que se convertirá en centro de distribución de todas las cartas enviadas a Ultramar para realizar desde allí el tornaviaje a Galicia. Mediante balandras y paquebotes se redistribuirán los pliegos a Veracruz, Tierra Firme y Perú. Una segunda carrera a Buenos Aires se establecerá, unos años después, en 1767 con salida cada dos meses con intención de acercarse a los lugares más alejados de Argentina, Chile y Perú. A las Administraciones de la Habana y Buenos Aires, andando el tiempo, le estarán agregadas una serie de administraciones locales con un administrador como responsable en cada una de ellas.

A fines del XVIII y con motivo de los conflictos internacionales los Correos Marítimos a los que de entrada se les da un papel pequeño en materia de defensa, al utilizarlos como medio habitual para transporte de armas, se les aumentará este rol al convertirlos en el vehículo habitual para el transporte de tropas. Varios Reglamentos, en 1790 y en 1797, se ocuparon del tema.

Hemos visto cómo los correos, unificados mediante una administración estatal, han ampliado no sólo su radio de acción sino sus competencias al no limitarse al transporte de correspondencia pública y privada, aunque ésta siga siendo su finalidad preferente. El envío de mercancías y de dinero y el de armas y municiones y tropas le dan unas perspectivas económicas y defensivas que no había tenido antes.

Los fletes de mercancías se pagaron en el lugar de destino, en la moneda del país o «macuquina» y los de los pasajeros en el puerto de partida. Los portes de las cartas, estimados según el peso, sencillas o dobles, variando de acuerdo con la distancia, oscilaron entre cuatro y nueve reales en las cobradas en España y entre tres y cinco reales de plata en las cobradas en Indias. Fletes y portes sufragaron buena parte de los costos de la institución.

¿Qué se llevó en las fragatas-correos? Ya he dicho que la carga principal fueron los pliegos. Sólo una muestra a modo de ejemplo. En 1784, la fragata «El Rey» transportó 897 cartas entre las consideradas sencillas, dobles, exentas o liberadas de portes y los certificados; y en 1785, el navío «Cantabria» condujo 1.351.

En cuanto a los otros productos, existió una sensible diferencia entre lo que fue y lo que vino. Hacia Ultramar se envió preferentemente hierro, procedente de las regiones norteñas, en menor cantidad vino y aceite y también ropas y tejidos. De allá, fue regular y abundante el en-

vío de dinero en metálico. Así, en la fragata Princesa en 1789, procedente de Montevideo, vinieron registrados más de seis millones de reales de vellón y en 1791 la misma fragata condujo cerca de nueve millones. Como dato global, entre 1778 y 1793 el capital de particulares venido en los correos marítimos alcanzó la cifra de 411 millones de reales. Por la carrera de Buenos Aires nos vinieron fundamentalmente cueros y sebo y por la de la Habana azúcar, café y tabaco. En cuanto a los pasajeros no fueron excesivos en número. A veces se trató de sólo una familia cuya cabeza al pasar a ocupar algún puesto en la Administración se trasladaba con los suyos.

Ni que decir tiene el riesgo que para los correos marítimos supuso venir cargados con estas mercancías. De aquí que desde el principio hubo de pensarse en su armamento.

El siglo XVIII fue el gran siglo de la construcción naval en España. Los monarcas y ministros como Ensenada se preocuparon de proteger con ese fin los bosques y la madera. Significativas fueron las Ordenanzas de 1748 y la instrucción sobre montes de 1751. El Cantábrico será el astillero nacional. De Zorroza, como he dicho, saldrán las fragatas utilizadas para los correos marítimos con un tonelaje de hasta 295 toneladas exigidas por la carga y la distancia, en el caso de Buenos Aires.

Su armamento, cañones y artillería se suministraron en su mayor parte de la fábrica de la Cavada. Los cañones empleados para los paquebots-correos tuvieron un peso que osciló entre 11 y 15 quintales del calibre de 4 a 8. A veces hubo de recurrirse a fábricas extranjeras. Así a la francesa de Burdeos o a la escocesa de Carron. Los costos subieron entonces. Nunca se acudió a Suecia porque el hierro utilizado en la fabricación era agrio y saltaba con facilidad en las pruebas. Hasta con 16 cañones iban pertrechados los correos que aumentaron hasta 22 en tiempos de guerra.

Formaron siempre parte de la tripulación un capellán y un cirujano que se preocuparon respectivamente de la asistencia espiritual y del suministro de medicinas compuestas por una gran variedad de aguas, zumos, jarabes, píldoras, sales, bálsamos, polvos, unguentos y emplastos, cuyo detalle documentado encontramos en los justificantes de gastos de estos correos. Estos cirujanos pasaban bastante años embarcados, repitiendo la carrera de estos navíos y de sus declaraciones entrevemos que no siempre las travesías fueron plácidas sino que con frecuencia fueron interrumpidas por encuentros con enemigos.

De uno de estos cirujanos, llamado Silvestre Ziberio, sabemos que en 1795, contando enton-

ces con 44 años de edad, había hecho 19 viajes en 15 años y en cuatro de ellos había presenciado combates e incluso en dos ocasiones había sido hecho prisionero, en 1780 por los ingleses que lo llevaron a Jamaica donde estuvo retenido cinco meses después de quitarle incluso sus libros, y en 1794 por los franceses que lo encarcelaron durante seis meses en la cárcel del puerto de Lorient.

Los buques-correos, siguiendo la tónica del momento, abandonan las advocaciones a las Vírgenes y a los Santos para utilizar denominaciones alusivas a la rapidez, a nombres de conquistadores o a topónimos. Golondrina, Diligencia, Aguila, Cortés, Pizarro, Pinzón, Magallanes, Tucumán, Patagón o Gallego pueden ser tenidos como ejemplos de este cambio.

Fue patrón de los correos Santiago apóstol, festejado en el día de su celebración con músicas, luminarias, celebraciones religiosas y sermones de predicadores destacados.

No podemos perder de vista que el establecimiento de los correos marítimos incluye, además del transporte marítimo, la gestión en tierra y su administración. Veamos algo de su funcionamiento.

El Administrador principal de La Coruña empacaba separadamente según el destino geográfico los pliegos de correspondencia. Cada paquete-correo iba avalado por dos pasaportes, a modo de credencial, que garantizaban su misión, llevaban relación puntual de cajones y pliegos e iban dirigidos a las autoridades ultramarinas para que les facilitaran cualquier ayuda. Fue preceptivo formalizar a lo largo del camino un diario de navegación que, al haberse conservado, facilitan hoy al estudioso las características del buque y las incidencias de la travesía. Por esos diarios conocemos los tipos de barcos empleados que fueron muy variados: bergantín, gorbeta, goleta, lugre.

Al llegar a América la distancia, las irregularidades del terreno y la escasez de caminos dificultaron el funcionamiento de la comunicación. Cuando había que atravesar la cordillera —me refiero naturalmente a los Andes como ellos la llaman— valiéndose de «chasquis», se limitó el peso a no más de media arroba para facilitar el transporte. Una carta entre la Habana y Lima podía demorarse hasta siete y ocho meses. Rutas mal trazadas, peor guardadas, difíciles de transitar, ríos caudalosos, páramos desolados, montañas nevadas, amén de los ataques de los indios fueron algunas de las razones de la tardanza.

Los envíos de correspondencia se complicaron por la conducción conjunta de cartas y de encomiendas, es decir mercancías y productos encomendados.

A cada una de las administraciones locales a cuyo frente estaba un administrador estaban agregadas un número variable de estafetas. Mientras que los maestros de postas se obligaban a mantener una cantidad fija de caballos y postillones para repostar.

Cuando los destinatarios no acudían a retirar la correspondencia en las estafetas, pasados los plazos reglamentarios, se procedía a la quema de las cartas, quedando testimonio escrito de dicho acto.

Fueron importantísimas las visitas organizadas mediante comisionados para la mejora de las postas. En una de ellas, la de Buenos Aires a Lima, jugó un papel destacado el asturiano don Alonso Carrió de la Vandera, viajero incansable al que difícilmente debían asustar los azarosos caminos de los correos terrestres. A él, y en última instancia a los correos, se debe una obra clásica de la literatura peruana: «El Lazarrillo de ciegos caminantes» que fue escrito durante la visita, dejándonos una visión colorista de personajes, costumbres, lenguajes y giros, historias y anécdotas del largo camino recorrido entre Buenos Aires y Lima, pasando por Córdoba, Tucumán, Salta, Jujuy, Potosí, Oruro, Puno y Cuzco.

A finales del XVIII los aires de reforma abogaron por soluciones en aras de una eficacia que nunca se terminó de conseguir. La mayoría de los proyectos insistieron en la supresión de la Administración de la Habana y sobre todo en la reducción del porte de los navíos, proponiendo el modelo de la «reina Luisa» de 160 toneladas, con sólo dos cañones de calibre 4.

Hito importante en la Historia de los Correos marítimos fue el de su incorporación a la Real Armada, por disposición del Príncipe de la Paz de 6 de abril de 1802, a la que estuvo vinculado hasta 1827. Tres carreras se establecieron, una con destino a Veracruz, pasando por Puerto Rico y la Habana, otra hasta Cartagena, siguiendo el camino de Canarias y Cumaná y la tercera al Río de la Plata.

Durante este tiempo la guerra con Inglaterra en 1804 y más tarde en los años de 1813, 14 y 15 los movimientos independentistas dieron ocasión a muchas incidencias e irregularidades en los viajes.

La última etapa de los correos marítimos, a partir de 1827, corresponde ya a su vinculación con compañías privadas de transporte.

Aunque la rapidez fue uno de los objetivos a lograr para conseguir una información actualizada, no siempre los correos lograron llegar a tiempo. Se cuenta que en 1762 uno de ellos con la noticia de la declaración de guerra de Carlos III a Inglaterra intentó adelantar a la armada inglesa que se dirigía a la Habana. A la altura del

cabo Tiburón, en Santo Domingo, se topó con el enemigo y no tuvo más tiempo que el de arrojar por la borda los despachos con el anuncio del peligro. Y la Habana, descuidada y ajena, cayó por sorpresa.

Con todo, a pesar de tales incidentes y por encima de cualquiera de las actividades mercantiles y financieras que desarrollaron en algún momento de su historia, los correos de mar con su prolongación a los correos terrestres constituyeron a lo largo de todo el período colonial y a través de todas las manifestaciones, el sistema arterial por el que fluyó la comunicación necesaria para mantener vivas las relaciones entre am-

bas orillas, convirtiéndose en un factor indispensable para gobernar a tan larga distancia.

Si la Expo, como señalaba don Manuel Olivencia en la primera conferencia de este ciclo en esta Casa, será ocasión de un encuentro futuro, los correos marítimos fueron el instrumento obligado de ese encuentro de ayer.

Ellos propiciaron el acercamiento entre dos mundos. Fueron cauce para la información, elemento de poder y cordón umbilical para ese contacto permanente a lo largo de más de tres siglos que hoy hace posible su recuerdo y conmemoración.

Sevilla, 19 abril 1990

BIBLIOGRAFIA

ALCAZAR, Cayetano: *Historia del Correo en América*, 1920.

ZENDEGUI, Guillermo: *Los primeros correos del Nuevo Mundo*, O.E.A. «América», vol. 25, 3, págs. 3 y ss.

BOSE, Walter: *El proyecto sobre correos marítimos a las Indias de 1713*, Buenos Aires, 1941.

LELO BELLOTO, Manuel: *A instituição do correio marítimo das Índias: a carreira de Buenos Aires (1767-1779)*, Sao Paulo, 1969.

HEREDIA HERRERA, Antonia: *Asiento con el Consulado de Cádiz en 1720 para el despacho de avisos*, «La bur-

quesía mercantil gaditana (1650-1868)», Cádiz, 1976, págs. 163-172.

HEREDIA HERRERA, Antonia: *Los fondos documentales de los «Correos Marítimos»: una sección del Archivo General de Indias*, Actas del V Coloquio de Historia canario-americana, 1982, págs. 855-872.

GARAY UNIBASO, Francisco: *Correos marítimos a la América española*, I y II, Bilbao, 1987.

GINER FERNANDEZ, F.: *Los correos marítimos en la villa de Bilbao y el arsenal de Zorroza* (memoria de licenciatu-
ra).

