

LA ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO EN CUBA EN EL S. XVIII: DESARROLLO DE LAS COMUNICACIONES MARÍTIMAS Y TERRESTRES

FRANCISCO PINIELLA CORBACHO
UNIVERSIDAD DE CÁDIZ

1. INTRODUCCIÓN

La historia de las comunicaciones marítimas y postales de la isla de Cuba, especialmente la de la ciudad de La Habana, tiene unas características especiales dentro del contexto americano, que debieran hacer de ésta objeto de investigación constante, gracias sobre todo a la existencia de fuentes precisas en la Sección de Correos del Archivo General de Indias y en la Sección de Reales Ordenes y Cédulas del Archivo Nacional de Cuba.

La escasa presencia de los europeos en Cuba en el S.XVI y XVII, debida a la escasez de metales preciosos, motivó un nulo desarrollo de las comunicaciones en el interior. En el sistema de navíos de aviso, La Habana era "la caja general y centro neurálgico de las comunicaciones de las Indias con la metrópoli"¹, también definido como una actual "Oficina de Cambio"². Esto se debe a que al puerto de La Habana, (construido sobre puerto natural en 1560) se enviaban los pliegos de Cartagena, los del Virrey de Nueva España (vía Veracruz), Presidente de la Audiencia de Santo Domingo y Gobernadores de Caracas y Puerto Rico. En La Habana vivía la mitad de la población en torno al puerto, guardado por las fortalezas del Morro, la Punta y la Fuerza. Para Hugh Thomas "Las reales atarazanas de La Habana constituían la actividad que generaba más empleos"³, opinión contrastada con la del Prof. Torrejón Chaves para el Arsenal de La Carraca en la Bahía de Cádiz. Las pocas industrias estaban relacionadas con la estancia de las flotas. Estas eran la únicas referencias en las comunicaciones de los cubanos con la metrópoli, tengamos en cuenta que los tiempos de viaje y estancia eran, en ambos sentidos, de un año. Otra definición significa-

¹ GARAY UNIBASO, F. *Correos Marítimos Españoles*. Bilbao, 1987-1991. Edit. Mensajero. Vol.I. p. 33.

² GUERRA AGUIAR, JOSÉ LUIS. *Historia Postal de Cuba*. Madrid, 1983. Edit. A.Laiz. p. 17.

³ THOMAS, H. "La colonia española de Cuba". *Historia de América Latina Vol.V*. (dir. Bethell, L.) Cambridge University Press. Cambridge, 1985. Edit. Crítica. Madrid, 1991. p. 154.

tiva de La Habana en esta época, la del historiador cubano Julio Le Riverend: *"La Habana era solamente una estación de tránsito, donde se invernaba esperando la flota o se aguardaba la oportunidad para establecerse en tierra más rica"*⁴. Guerra Aguiar describe en su Historia Postal de Cuba cómo se llevaba a cabo el transporte de la correspondencia:

*"era enviada en cajas de madera, bien clavadas, precintadas y embreadas, cubiertas de encerados dobles y muy bien acondicionadas para evitar que durante la travesía se pudieran mojar y estropearse el contenido. Tan pronto llegaba el barco correo a La Habana, los Alcaldes y Justicias del puerto (Oficiales Reales), tomaban a su cargo la correspondencia y la hacían llegar a su lugar de destino..."*⁵.

2. LA EMPRESA ESTATAL DE CORREOS MARÍTIMOS: LA CARRERA DE LA HABANA

El esfuerzo innovador que los Borbones realizan en la España del siglo XVIII, se cristaliza en lo referente al tráfico marítimo con Indias en la modificación del 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.

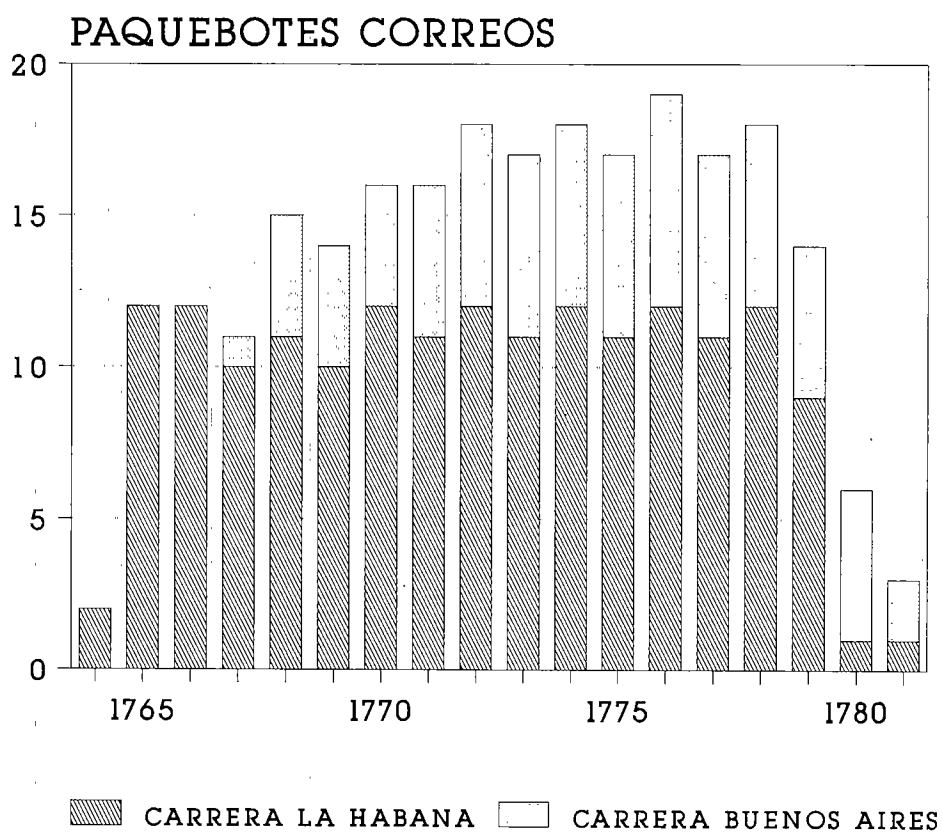
El fracaso del sistema anterior de avisos, parejo a la decadencia del mecanismo de flotas de Indias, llevó definitivamente a Carlos III en 1764 a crear la Institución del Correo Marítimo a Indias. Ensenada ya en los últimos años de su ministerio reconoció las principales deficiencias de su sistema de 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. El sistema era revolucionario: incorporar al Estado un servicio de fragatas correos. 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. Los nuevos barcos eran 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), también como barcos de guerra (aunque no fueran tales, poseían una artillería de 24 a 28 cañones), y como transporte de pasajeros, con lo que entraban en clara competencia con el comercio particular, resultando lógica la abierta oposición de los gaditanos.

⁴ LE RIVEREND, J. *Historia Económica de Cuba*. Habana, 1971. Edit. Pueblo y Educación. p. 18.

⁵ GUERRA AGUIAR, J.L. *Op. cit.* (Historia Postal...) p. 17.

GRAFICO 1

VIAJES DE LA EMPRESA ESTATAL DE CORREOS MARITIMOS (1764-1781)
CON ESPECIFICACION DE LAS CARRERAS DE LA HABANA Y BUENOS AIRES



Elaboración del gráfico a partir de los datos estadísticos de GARAY UNIBASO, F.
Correos Marítimos Españoles. Madrid, 1987.

El encargado de llevar a cabo la unificación de todo el Correo español y la creación de los Correos Marítimos del Estado, fue como hemos dicho anteriormente, el Marqués Gerónimo de Grimaldi. La reforma de Grimaldi en Correos fue mucho más amplia: estableció carteros en las ciudades, generalizó el uso de marcas postales en las cartas, inició el transporte de los valores y efectos en dinero por la posta (giro postal), etc. En cuanto a organización, el *“Reglamento Provisional del Correo-Marítimo de España a sus Indias Occidentales”*⁶, establecía un correo mensual que saldría cada primero de mes desde La Coruña a La Habana, para posteriormente ser repartida la correspondencia por el continente. Manteniendo la Isla de Cuba su preponderancia como centro distribuidor del tráfico marítimo.

Hasta la promulgación de la *“Real Ordenanza del Correo Marítimo, expedida por S.M. en 26 de Enero de 1777”*⁷, se promulgaron una serie de instrucciones de carácter provisional:

— *“Instrucción que S.M. manda observar al Administrador del nuevo correo establecido en la ciudad de La Coruña para dirigir y recibir la correspondencia de Indias”* Agosto 1764.

— *“Instrucción que deberán observar los paquebotes destinados al correo mensual entre España y las Indias Occidentales”* 1764.

— *“Instrucción provisional para el gobierno y dirección del ramo de Correos Marítimos”* 1776.

— *“Real Cédula de S.M. y Señores del Consejo, por la que se declaran exentos del sorteo para el reemplazo del Ejército a todos los dependientes del Correo Marítimo que sirviesen con título o con sueldo continuo desde 1776”*⁸.

Muchos de los problemas que aquejaban al sistema de avisos fueron solventados, entre ellos el de la frecuencia de los viajes. En cuanto al tráfico ilegal de mercancías, se descubrieron muchos buques, falsos correos, que intentaban burlar el registro de los navíos guarda costas. También se reguló el transporte de correspondencia en buques no pertenecientes a la Institución⁹. Para ello los buques debían informar a los Administradores de Correos de la fecha de salida de sus embarcaciones así como de sus destinos, estableciendo Capitán y Administrador el día y la hora de la recogida de la correspondencia, siendo anunciada al público a través de anuncios. Esta debía ser conducida empaqueta-

⁶ *Reglamento Provisional del Correo Marítimo de España a sus Indias Occidentales. San Ildefonso, 24 de Agosto de 1764.* Biblioteca M.N.

⁷ *Real Ordenanza del Correo Marítimo, expedida por S.M. en El Pardo, a 26 de Enero de 1777.* Biblioteca M.N.

⁸ Instrucciones y documentos citados en: A.N.C. Reales Ordenes y Cédulas, 28-108 y 32-130.

⁹ *Real Ordenanza del Correo Marítimo expedida por S.M. en 26 de Enero de 1777: Art.12 del Título I del Tratado IV. Regulada por la Real Orden de 2 de Abril de 1784.* Biblioteca M.N. — Estas reglas permanecieron vigentes incluso con posterioridad a la desstitución de los Correos Marítimos de la Empresa Estatal, así el *“Diario de la Vigía” de Cádiz, del 23 de Enero de 1836* (B.T.G.), incluía un anuncio del Administrador principal de Correos de Cádiz, don Joaquín María Marquez, recordando a instancia de la Real Junta de Comercio de Cádiz, la vigencia de estas reglas.

da en cajas o cajones: el incumplimiento de estas reglas conllevaba la multa de 500 pesos; cualquier otra forma de envío de correspondencia (cartas o pliegos sueltos) se encontraba expresamente prohibida, y en caso de ser detectada alguna anomalía al respecto, se le impondría un pago de once reales de vellón por cada carta o pliego aprehendido en los puertos españoles y ocho reales de plata en los de América, con la única excepción de las cartas abiertas de recomendación o credenciales.

3. DESARROLLO DEL CORREO INTERIOR

En lo referente al correo dentro de la isla, éste se realizaba a manos de mensajeros particulares. Los primeros pasos dados en relación al establecimiento del correo en el interior fueron realizados en el S.XVIII, ya que en el S.XVI las comunicaciones interiores eran todavía deficientes. Le Riverend se cuestiona incluso el Camino Real que iba de Santiago a La Habana: *"posiblemente no era sino una serie de caminos que conectaban a los grandes centros de población y formaban una línea continua de comunicación"*¹⁰. También confirma esta opinión la inexistencia de caminos radiales y la distribución geográfica de los centros de producción. Si bien Hugh Thomas apuesta por la existencia de al menos ese servicio:

*"En Cuba no había buenas carreteras. La mayoría de las comunicaciones se efectuaban por mar, si bien existía un servicio postal mensual entre La Habana y Santiago. El cartero, que debía cambiar de caballo, tardaba catorce días en hacer el viaje. (La primera oficina de correos había sido inaugurada sólo siete años antes [se refiere a la toma de La Habana por los ingleses], en 1755 por el correo mayor, José Cipriano de La Luz, en unas habitaciones de su propia casa)."*¹¹.

Los datos referidos a la población de la época reflejan el estancamiento de la población en los años precedentes y la expansión demográfica de la Isla a partir de esas fechas (cuyos motivos analizaremos más adelante):¹²

*	1586	14.000 habitantes
*	1603	18.000 habitantes
*	1737	70.000 habitantes

reflejándose extraordinariamente en la mejora de las comunicaciones postales, cuya primera oficina postal fue establecida en La Habana en 1744 en tiempos del Gobernador Juan Francisco Güemes y Horcasitas y bajo la autoridad de Antonio de la Luz Do Cabo¹³.

¹⁰ LE RIVEREND, J. *Op. cit.* (Historia Económica...) p. 31.

¹¹ THOMAS, H. *Cuba (La lucha por la libertad 1762-1909)*. Barcelona, 1973. Edit. Grijalbo. p. 35.

¹² PEZUELA, J. DE LA. *Diccionario Geográfico, Estadístico, Histórico de la Isla de Cuba*. Madrid, 1863. Imp. Mellado. Tomo I p. 166.

¹³ CALCAGNO, F. *Diccionario Biográfico Cubano*. Habana, 1878. pp. 78-79. B.N.J.M.

En el interior de la Isla el servicio de correos regular fue establecido por el gobierno colonial, también en tiempos del Gobernador Cagigal de la Vega. El correo seguía entonces el siguiente recorrido de forma mensual:¹⁴

"Viaje de ida (HabanaSantiago):	Días
Salida de la Habana	1
Parada en Guanabacoa	1
Parada en Matanzas	2
Parada en Santa Clara	5
Parada en Sancti Spíritus	6
Parada en Puerto del Príncipe	9
Parada en Bayamo	12
Llegada a Santiago	14
Viaje de vuelta (SantiagoHabana):	
Salida de Santiago	16
Parada en Bayamo	18
Parada en Puerto del Príncipe	21
Parada en Sancti Spíritus	24
Parada en Santa Clara	25
Parada en Matanzas	28
Parada en Guanabacoa	29
Llegada a La Habana	29

El proceso como se ve era laborioso, y además se contemplaban líneas auxiliares recogidas bajo la denominación de "hijuelas" entre poblados cercanos a La Habana y en las diferentes ciudades del recorrido. La reglamentación del servicio era ya en 1756 en Cuba una verdadera innovación de la época: Dirección General de Correos, Estaciones de Correos, Oficiales de la Real Hacienda, conducción de correos a caballo, fijación del importe de franqueo (porte sencillo o doble), etc., características todas ellas del correo de siglos posteriores. Incluso existía un Departamento de Rezagos para cartas muertas (no reclamadas). Pero pronto se evaluó económicamente el resultado de dicho servicio estatal:

¹⁴ GUERRA AGUIAR, J.L. "Desarrollo del Correo Interior de Cuba y sus Marcas Postales (1756-1898)." *Cuadernos del Museo Postal Cubano*. Habana 1974. p. 5-7.

—	Ingresos	1.287 1/2 pesos
—	Gastos	946 pesos y 1/2 real
—	Beneficios	341 pesos y 3/2 reales

Viendo que éste no representaba suficiente margen de ganancias, fue por ello subastado como Oficio vendible de Correo Mayor, al no obtenerse los supuestos ingresos previstos¹⁵. Conviene evaluar la situación de los jefes de la Isla, referidas de esta manera en el citado estudio de Thomas:

“La mayoría de ellos [se refiere a los funcionarios españoles en la Isla], al igual que ocurría con el capitán general, estaban mal pagados, y todos esperaban sacar ingresos adicionales a través de mecanismos de corrupción. Los tesoreros, contables, jueces, comisionados navales y oficiales del puerto de todo tipo llegaron a las colonias siendo peninsulares pobres, como lo eran los obispos y los curas, y esperaban regresar algún día a España siendo ricos” ¹⁶.

Esta cuestión es aplicable al funcionariado alto y medio y está perfectamente documentada con relación al personal de Correos, todavía en el S.XIX, con el gran número de expedientes que se observan sobre: conflictos internos con los visitadores¹⁷, revisión de cuentas¹⁸, juicios sobre personal de correos¹⁹, apelaciones²⁰, reposiciones²¹, ordenanzas contra el fraude de estas personas²², etc. Incluso entrado el S.XIX, en 1855, se abre un expediente cuyo título es suficientemente elocuente sobre los adjetivos calificativos de este funcionariado: *“Exposición de D.Nicolas Bernabeu en que manifiesta que D.Narciso de Torremarín y D.Antonio M^{te} Capetillo, Administrador e Interventor de Correos de la Isla, son culpables de criminales manejos en el ejercicio de sus cargos para que se proceda a formar la corres-*

¹⁵ R.O. de incorporación a la Corona del oficio de Correo Mayor de la Isla de Cuba, y que se reintegre al Sr. José Cipriano de la Luz la cantidad que pagó por él conservándosele en cargo de Regidor. La Habana, 24 de Enero de 1770. A.N.C. Reales Ordenes y Cédulas 7-6.

¹⁶ THOMAS, H. *Op. cit.* (La colonia...) p. 125.

¹⁷ Expedientes del “Visitador de la Administrador General de Correos y estafetas de la Isla de Cuba”, don José Alfaraz, nombrado por R.O. el 11 de Marzo de 1842: La Habana, 27 de Agosto de 1842. A.N.C. Reales Ordenes y Cédulas 127-245. La Habana, 2 de Agosto de 1842. A.N.C. Reales Ordenes y Cédulas 128-24.

¹⁸ R.O. sobre remisión de cuentas de la estafeta de Matanzas. La Habana, 26 de Septiembre de 1843. A.N.C. Reales Ordenes y Cédulas 167-265. La Habana, 10 de Diciembre de 1847. A.N.C. Reales Ordenes y Cédulas 154-317. Otros expedientes en: A.N.C. Reales Ordenes y Cédulas 170-15/310. y A.N.C. Intendencia 306-8.

¹⁹ RR.OO. sobre creación de Juzgados especiales para el personal de correos. La Habana, 29 de Diciembre de 1843. A.N.C. Reales Ordenes y Cédulas 131-164. R.O. sobre supresión de dichos Juzgados. La Habana, 11 de Noviembre de 1845. A.N.C. Reales Ordenes y Cédulas 139-118 y en 174-147.

²⁰ Expediente de apelación del Administrador de Correos de La Habana. La Habana, 18 de Junio de 1847. A.N.C. Reales Ordenes y Cédulas 149-56.

²¹ Expediente de reposición del cargo a don Santiago Capetillo. La Habana, 7 de Enero de 1844. A.N.C. Reales Ordenes y Cédulas 131-233.

²² Expediente sobre adopción de las reformas establecidas en el Ramo de Correos. Madrid, 10 de Julio de 1850. A.N.C. Reales Ordenes y Cédulas 148-87 y en A.N.C. Consulado 114-4810.

pondiente causa". Para Thomas, "Madrid sabía que los funcionarios imperiales debían, para vivir, dejarse corromper y sobornar"²³. Finalizaremos con otro documento relevante de la situación del personal de Correos, un informe reservado de la Jefatura Superior de la Isla de Cuba, que transcribimos a continuación sobre la conducta de uno de estos funcionarios:

*"Don José Agustín Millán, actual empleado en correos es natural de esta capital, de 39 años, profesor de educación, y vecino del 2º Distrito en la calle de San Ignacio nº45 De los informes que he adquirido sobre este individuo resulta que es persona de bastante talento y de instrucción no común, que ha escrito en varios periódicos (...) En cuanto a lo privado está reputado por afecto a la bebida, hasta el extremo de embriagarse con frecuencia y observa una conducta algo licenciosa por cuyas circunstancias sin duda se ha notado que varía con frecuencia de colocación o destino. Algunas personas lo consideran por sus excesos indigno de ocupar puesto alguno público"*²⁴.

Quizás pueda ser pintoresca esta descripción, pero hay que tener en cuenta que estas investigaciones se realizan en 1833 por orden del Capitán General a instancias del Ministerio de Fomento y motivados por una serie de anónimos "denunciando varios abusos y dilapidaciones que se cometen en la Administración de Correos [de La Habana]"²⁵.

Volviendo al final del S.XVIII, la tasación del Oficio de Correo Mayor fue establecida en ocho mil pesos, concurriendo el teniente del Gobernador de Trinidad Francisco Gutiérrez de Ribera y el comerciante habanero José Cipriano de la Luz y Meireles, adjudicándose a este último el cargo en la cantidad de dieciocho mil pesos²⁶. Una cantidad muy elevada, y puede compararse con el precio de una casa céntrica, todo un palacete. Pérez Murillo, en su obra *Aspectos Demográficos y Sociales de la Isla de Cuba en la primera mitad del S.XIX*²⁷, recoge la venta de una casa de 270 m² en la Calle de los Oficios (céntrica y cercana al muelle) por 21.878 pesos y 2¹/₂ reales.

La duración del mismo fue breve debido al pleito presentado por Fermín Francisco de Carvajal y Vargas, Correo Mayor de Indias y sucesor del Doctor Lorenzo Galíndez de Car-

²³ THOMAS, H. *Op. cit.* (Cuba...) p. 155.

²⁴ Informe reservado de la Jefatura Superior de Policía de la Isla de Cuba (La Habana 1833?). A.N.C. Gobierno Superior Civil 818-27491.

²⁵ R.O. remitiendo por parte del Ministerio del Fomento General del Reino al Capitán General de la Isla de Cuba los anónimos denunciando los abusos del personal de Correos en la ciudad de La Habana para que como Subdelegado de la Renta se proceda a la averiguación del autor o autores apremiendoles si se descubriesen, a la justificación de cuanto dicen y también para que manifiesten lo que le parezca sobre el particular y sobre la conducta de los empleados acusados. Madrid, 21 de Octubre de 1833. A.N.C. Reales Ordenes y Cédulas 91-58.

²⁶ R.O. de incorporación a la Corona del oficio de Correo Mayor de la Isla de Cuba, y que se reintegre al Sr. José Cipriano de la Luz la cantidad que pagó por él conservándosele en cargo de Regidor. La Habana, 24 de Enero de 1770. A.N.C. Reales Ordenes y Cédulas 7-6. y en A.G.I. Santo Domingo 2055.

²⁷ PÉREZ MURILLO, M^º.D. *Aspectos Demográficos y Sociales de la Isla de Cuba en la primera mitad del S.XIX*. Cádiz, 1988. Edit. Universidad de Cádiz. p. 212.

vajal. Fue entonces, en pleno pleito alargado durante años, cuando se produjo la ocupación de Cuba por los ingleses (del 14 de Agosto de 1762 al 6 de Julio de 1763).

4. LA TRANSFORMACIÓN ECONÓMICA DE LA ISLA DE CUBA EN RELACIÓN AL TRÁFICO MARÍTIMO

Todos los estudios de la época coinciden en afirmar que la transformación económica de la Isla de Cuba, tuvo lugar en la segunda mitad del S.XVIII, cristalizado este proceso con la intervención inglesa. Para Thomas²⁸, y para los historiadores cubanos como Le Riverend^{29 30}, las causas fundamentales en este proceso fueron:

1. La creación de nuevos mercados para el azúcar.
2. La emergencia de la clase de propietarios.
3. La importación de esclavos.
4. Las reformas borbónicas de los ministros ilustrados.

A estas circunstancias habría que añadir el declive económico de otras islas del Caribe, principalmente Haití y en menor proporción Jamaica, aunque el hecho fundamental que aceleró este proceso fue sin duda la ocupación de La Habana por los ingleses en 1762. La afluencia de comerciantes británicos a la Isla fue masiva en los once meses de dominio (1762-63):

*"La victoria británica originó la inmediata llegada a la Isla de comerciantes de todo tipo procedentes de todas partes del imperio británico vendedores de grano, de caballos, tejidos y paños, instrumentos metálicos y equipamiento industrial menor, instrumental para la elaboración del azúcar, y esclavos."*³¹

*"En los once meses de ocupación inglesa de la ciudad, en el puerto de La Habana entraron más de 700 barcos mercantes, cuando nunca, en todo un año, habían entrado más de quince, (...)"*³².

Exactamente, Pezuela cifra en 727 los buques mercantes que entraron en La Habana³³. De un promedio anual de unos diez barcos, se pasó a doscientos movimientos, prueba del auge del comercio cubano con el exterior, y por tanto su necesidad de mejorar las comunicaciones. A estos hechos hay que añadir las reducciones fiscales de los gobiernos españoles posteriores: desaparición de la mayoría de las antiguas contribuciones españolas (almojarifazgos, avería, alcabalas e impuesto suplementario "de los donativos")³⁴. Restablecida la administración española en la Isla, sólo dos años escasos permaneció en su car-

²⁸ THOMAS, H. *Op. cit.* (La colonia...) p. 157.

²⁹ LE RIVEREND, J. *Op. cit.* (Historia Económica...) p. 108.

³⁰ Dirección Política de las FAR. *Historia de Cuba*. Habana, 1967. p. 59.

³¹ *Ibíd.* p. 158.

³² THOMAS, H. *Op. cit.* (Cuba...) p. 77.

³³ PEZUELA, J. DE LA. *Historia de Cuba*. Tomo III. p. 38. B.N.J.M.

³⁴ THOMAS, H. *Op. cit.* (la colonia...) p. 158.

go el Correo Mayor, ya que al promulgarse la Real Cédula de 6 de Agosto de 1764 sobre establecimiento de los Correos Marítimos del Estado, se producía a su vez la incorporación de estos Oficios al Estado. La toma de La Habana fue también un revulsivo que aceleró las reformas de los ilustrados. La importación de esclavos, combinada con los acuerdos comerciales a largo plazo (incluyendo los débitos), fue la más destacada característica de la expedición de Albermarle a La Habana³⁵. Con este hecho se iban a desatar los procesos renovadores del comercio con Indias, liderados por Esquilache en Hacienda, Grimaldi en Estado y el español Arriaga en Marina e Indias. Procesos que llevarían consigo, un nuevo sistema de correos como antesala del libre comercio. Kuethe opina que La Habana, y en general la Isla de Cuba, fue un terreno experimental para las reformas borbónicas, y que los resultados que se obtuvieran en Cuba por su naturaleza de colonia periférica serían válidos para otros puntos similares del imperio americano³⁶.

En el nuevo sistema, La Habana mantenía su papel preponderante en el tráfico postal de los paquebotes. Seguía siendo el centro distribuidor de la correspondencia, y así lo recogía la legislación:

"En el Puerto de San Christoval de la Havana por virtud de mis órdenes se estableció el año de 1765 una Administración principal para el Correo marítimo, y terrestre de las Islas de Barlovento, Reinos de Nueva España y Guatemala, Cartagena, Portovelo y Tierra firme; y acreditada por la utilidad que ha trahido a mi servicio su arreglada dirección, quiero que subsista como hasta aquí y con las ampliaciones que corresponden a ser Caja Principal" ³⁷.

La labor del "Administrador Principal de la Habana y de los otros Puertos de América" era la de guardar todo lo establecido por las ordenanzas, tanto de personal como en el despacho mensual de las naves para España, y para Veracruz, Puerto Rico y los puertos establecidos por el Superintendente General desde la Corte. Era responsable de las cuentas relativas a mantenimiento del servicio (carena, pertrechos, cuentas de caudales, fletes,...). Tenía facultades para el nombramiento interino de personal de flota y de tierra, y de él dependían los demás Administradores de América:

*"Los Administradores principales de Mexico, Veracruz, Guatemala, Cartagena, Santa Fé de Bogotá, y los de las Islas de Barlovento obedecerán las ordenes de el de la Havana, y le darán cuenta de todos los negocios de su cargo; (...)"*³⁸.

Las Cajas de estos puertos tenían que ser enviadas a la Habana y centralizadas desde allí a la Dirección General, siendo el Administrador de La Habana el encargado de una

³⁵ THOMAS, H. *Op. cit.* (Cuba...) pp. 78-79.

³⁶ KUETHE, A. "The Development of the Cuban Military as a Sociopolitical Elite 1763-1783". *The Hispanic American Reviews* n^o61. pp. 696-697.

³⁷ *Real Ordenanza del Correo Marítimo de 26 de Enero de 1777. Art.1 del Título I del Tratado III. Biblioteca M.N.*

³⁸ *Ibíd. Art.9 del Título I del Tratado III. Biblioteca M.N.*

posible intervención en las mismas. A su vez existía un “Administrador particular de la Isla de Cuba” dependiente del Principal de La Habana y encargado fundamentalmente del correo interior. Este correo interior se verá favorecido con las mejoras del transporte llevadas a cabo a partir de 1792, y motivadas por el aumento espectacular de la exportación de azúcar. En sólo ocho años se duplicó la producción:

*“Los modestos ingenios del siglo XVIII pudieron todavía llevar el azúcar en recuas de mulas hasta la casa del hacendado en La Habana, en cuyos bajos se reenvasaba el azúcar en cajas grandes, que se almacenaban allí mismo hasta ser embarcadas. (...) Por economía de materiales, tiempo y mano de obra, se comenzó a hacer en los ingenios el envasado en cajas para la exportación, lo que requirió el transporte en carretas de bueyes hasta los puntos de embarque y la construcción de almacenes en estos. Si las carretas exigieron ya caminos con buen firme, los carretones aún mayores, que las fueron sustituyendo requirieron firmes más sólidos.”*³⁹.

La persona encargada de ocupar la Administración Principal de La Habana fue José Antonio de Armona y Murga, cuyos únicos datos personales que poseemos son, que era andaluz y había nacido en el 1726⁴⁰. Su nombramiento fue expedido el 14 de Febrero de 1765, tomando posesión el día 23⁴¹. Su Libro de Cuentas se encuentra en la actualidad en el MUSEO POSTAL CUBANO en el Ministerio de Comunicaciones en la ciudad de La Habana. Durante su gestión se realizaron mejoras en el servicio interior de la Isla, entre las que destaca la incorporación de nuevas Administraciones en San Juan de los Remedios y Trinidad, y el establecimiento, primero quincenal y luego semanal, del antiguo itinerario postal La HabanaSantiago.

5. LA LIBERALIZACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO Y LA DECADENCIA DE LOS CORREOS MARÍTIMOS DEL ESTADO

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 continen-

³⁹ CESPEDES DEL CASTILLO, G. *América Hispánica (1492-1898). Historia de España VI* (dir. TUÑÓN DE LARA M.) Barcelona, 1983. Edit. Labor. p. 456.

⁴⁰ ARMONA Y MURGA, J.A. *Memorias Inéditas (Noticias privadas de casa, útiles para mis hijos)*. (Tomo II) M.P.C. [Cit.: PEZUELA, J. DE LA. *Op. cit.* (Diccionario...) p. 150.]

⁴¹ *Idem*.

te; y el de Palma, y SantaCruz de Tenerife por lo respectivo a las Islas de Mallorca, y Canarias, según sus particulares concesiones"⁴².

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 comerciolibre que van de España, y para las que en aquellos Dominios hacen el tráfico interior de unos Puertos à otros en ambos mares del Norte y Sur" ⁴³.

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 fragatascorreos 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 ingleses⁴⁴, 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 sigue 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 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 apa-*

⁴² *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.*

⁴³ *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.*

⁴⁴ *Expedientes sobre pérdida de buques correos en contiendas navales. Años 1780-1783. A.G.I. Correos 269 a 277.*

rejen 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.XIX⁴⁵. 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, obligan muchas veces no poder verificar su salida*"⁴⁶ 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.

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 mismos⁴⁷.

⁴⁵ CUÉRTARA MARTÍNEZ, J.M. DE LA. *Las Comunicaciones Marítimas Españolas*. La Laguna, Tenerife, 1982. Edit. Universidad de La Laguna. p. 29.

⁴⁶ GARAY UNIBASO, F. *Op. cit.* (Correos Marítimos...) p. 159.

⁴⁷ RR.OO. de 6 de Abril de 1802 y 12 de Febrero de 1819 incorporando a la Armada los Correos Marítimos del Estado. A.G.I. 389 y 462B.