

EL PRIMER PAQUEBOTE A LAS INDIAS (1764)

El *Cortés*, precursor de un nuevo sistema postal ultramarino

Rocío MORENO CABANILLAS
Licenciada en Humanidades

Introducción

Carlos III llevó a cabo, junto a sus secretarios, un proyecto de reorganización política y económica del imperio hispánico, en el marco del proceso conocido entre la comunidad historiográfica como «reformismo borbónico». Este plan pretendía esencialmente «aumentar la productividad económica para revertir los beneficios en lograr la prosperidad de la metrópoli, necesitaba por lo tanto reconstruir la máquina del Estado y controlar la administración colonial. Para ello se utilizarán dos instrumentos: una burocracia profesional y un ejército permanente (1)». Este programa de reformas buscaba realizar sólidas transformaciones sociales, políticas y económicas, con el objetivo de «renovar el Estado según el modelo de la monarquía francesa, desde un vigoroso concepto de autoridad real, y reestructurar la sociedad de acuerdo con las necesidades estatales» (2).

La bibliografía sobre las reformas borbónicas en América es tan extensa que detenernos en ella nos llevaría a exceder con mucho del espacio reservado al presente artículo. Pero debemos subrayar que en ella, por más que contenga excelentes obras que abordan dicho reformismo desde una perspectiva política, económica y militar (3), se echa a faltar una de las cuestiones más básicas y fundamentales para la administración de un imperio: el correo que servía de enlace entre ambas orillas. Las reformas económicas y las militares son las

(1) LAVIANA CUETOS, M.^a Luisa: *La América española, 1495-1898: de las Indias a nuestra América*. Temas de Hoy, Madrid, 1996, p. 96.

(2) GUIMERA, Agustín: «Introducción», en ÍDEM (dir.): *El reformismo borbónico: una visión interdisciplinar*. Alianza, Madrid, 1996, p. 16.

(3) Las reformas más conocidas se sitúan, como ya hemos mencionado, en el plano económico, en el cual sobresale el decreto de libre comercio de 1778. En cuanto al militar, es de señalar la reforma de las milicias que se lleva a cabo en los últimas décadas del siglo XVIII, y respecto al administrativo e institucional, la creación de audiencias e intendencias en numerosos virreinos (excepto en el de Nueva Granada) y, sobre todo, del virreinato del Río de la Plata, en 1776.

que han recibido mayor atención por parte de los investigadores (4), quienes se han centrado en las medidas fiscales tomadas por los Borbones para aumentar sus rentas y, con ello, sufragar los enormes gastos que acarreó la mejora de las defensas de sus puertos fortificados. Además, «la reforma de la hacienda se basó principalmente en la recuperación por parte de la corona de la mayoría de las rentas arrendadas, en la aplicación de nuevos impuestos sobre las rentas y el comercio y en el cambio de política económica tendente a implantar el librecomercio» (5). Así, la historiografía ha tendido a obviar las reformas administrativas de organismos como el de Correos que, aunque mencionados tan solo por algunos autores, sin duda supusieron un cambio esencial en el giro postal y en el tratamiento dado por la Corona a esta institución.

En este contexto reformista se inscribe la creación de los correos marítimos. El servicio, que había estado tradicionalmente en manos de particulares, pasa a titularidad de la Corona, que intentará sacar todo el partido posible de las rentas derivadas de su gestión, para su beneficio y el del interés público general. Por otra parte, un eficaz servicio postal con las posesiones americanas afianzaría la política de centralización de Carlos III, permitiéndole ejercer una mayor influencia en sus dominios ultramarinos y sacar, por añadidura, el máximo beneficio de ellos. Por eso, como señaló el economista Bernardo Ward hacia 1762, era necesario introducir «un nuevo método para que aquella rica posesión nos dé ventajas que tengan alguna proporción con lo vasto de tan dilatados dominios y con lo precioso de sus productos» (6).

La forja del nuevo modelo de correspondencia marítima

La instauración de los Correos Marítimos a Hispanoamérica comenzó a fraguarse en los primeros meses de 1764, pues es en ese período cuando el marqués de Grimaldi, llamado Jerónimo Grimaldi, secretario español del Despacho de Estado desde el 9 de octubre de 1763, empieza a cruzar correspondencia con los administradores generales de Correos, que se encontraban en Madrid y respondían a los nombres de Lázaro Fernández de Ángulo y Antonio de la Cuadra, de los que solicita las primeras propuestas y a los que remite instrucciones acerca de dicha implantación.

(4) Entre otras obras, véanse GUIMERÁ: *op. cit.*; BRADING, David A.: «La España de los Borbones y su imperio americano», en BETHELL, Leslie (dir.): *Historia de América Latina*, 16 t. Tomo II: *América Latina colonial: Europa y América en los siglos XVI, XVII, XVIII*, Cambridge University Press-Crítica (Serie Mayor), Barcelona, 1996, pp. 85-126; NAVARRO GARCÍA, Luis: «El reformismo borbónico: proyectos y realidades», en BARRIOS PINTADO, Feliciano (dir.): *El gobierno de un mundo: virreinos y audiencias en la América española*. Universidad de Castilla-La Mancha-Fundación Rafael del Pino, Cuenca, 2004, pp. 489-501.

(5) PARCERO TORRE, Celia M.: «La creación de los correos marítimos en el contexto de las reformas borbónicas en Cuba», en *IX Congreso Internacional de Historia de América I*, núm. 9, 2002, p. 365.

(6) LUCENA GIRALDO, Manuel: *Naciones de rebeldes: las revoluciones de independencia latinoamericanas*. Taurus, Madrid, 2010, p. 25.

Así pues, el marqués de Grimaldi comunicaba a Campomanes, el 24 de abril de 1764, que el rey «se ha conformado con el parecer de la Junta sobre el establecimiento de un correo marítimo, regular y mensual, yente y viniente, a la América» (7). Y le indicaba que el monarca le encomendaba, junto a los dos administradores generales de la Renta de Correos antes mencionados, la redacción de un reglamento para perfeccionar la idea. De este modo, durante 1764 se pusieron a la tarea de elaborar la ordenanza que regularía el nuevo modelo de giro postal marítimo de titularidad regia.

En otro orden de cosas, un servicio de correos de esta naturaleza precisaba de un conjunto de navíos específicos para transportar la correspondencia de manera segura y rápida desde España hasta los territorios americanos. Y para tal cometido se van a utilizar los denominados paquebotes. Cabe señalar que tales paquebotes, además de ocuparse del servicio marítimo postal, también podían transportar pasajeros y carga. Su origen se sitúa en el siglo XVII, en una embarcación que transportaba el correo entre Calais, en Francia, y Dover, en Inglaterra, que fue bautizada con la expresión *packet-boat*, «valija de correspondencia»-«buque», es decir, barco-correo, término compuesto que se adaptó al castellano mediante el préstamo «paquebote» (8).

El 30 de abril de 1764 el marqués de Grimaldi informa a los citados administradores generales de que el rey ha decidido comprar cuatro o cinco paquebotes para transportar el correo marítimo de La Coruña a las Indias (9). De la ejecución de dicha compra se encargó al capitán de navío de la Real Armada Pedro Castejón y Salazar, quien la verificó en Bilbao en julio de 1764, asegurando que los cinco paquebotes que había adquirido eran «los mejores y de más créditos de veleros de esta Ría, uno de ellos [h]a sido corsario esta guerra» (10). Pero Castejón añadió que «no se puede esperar que anden más que los taveques (*sic*), ni fragatas y embarcaciones de guerra, destinadas para cruzeros (*sic*) de corso, si las sobrecargan como que ban (*sic*) a México, andarán menos. Esto lo digo porque se lo que sucede en tales embarcaciones (*sic*) y en tales viajes, no porque ahora, en par, pueda ofrecerse, si por lo que ocurra en lo subcesivo, si hubiere guerra, en que es menester tener presente que a los mismos corsarios, los cojen (*sic*) los navíos y fragatas de guerra, y no se eche la culpa a quien no la tiene y a hecho quanto alcanza por todos medios para

(7) LÓPEZ BERNAL, J. Manuel: *El correo marítimo colonial (1764-1824). Rutas y tarifas postales*. Real Academia Hispánica de Filatelia, Madrid, 2011, p. 42.

(8) GARAY UNIBASO, Francisco: *Correos marítimos españoles*. El Mensajero, Bilbao, 1987, p. 57.

(9) Archivo General de Indias (AGI), Correos 428A. Correspondencia del Superintendente de la Renta de Correos, el marqués de Grimaldi, a los Administradores Generales de Correos. Aranjuez, 30 de abril de 1764. Cabe mencionar que el puerto encargado hasta entonces de la salida de la correspondencia era Cádiz.

(10) AGI, Correos 462B. Copia de la carta de Pedro Castejón a los Administradores Generales de la Renta de Correos. Bilbao, 4 de agosto de 1764. Cuando dice «de esta Ría» se refiere a la de Bilbao, ya que la compra de estos paquebotes se llevó a cabo en la villa bilbaína.

escojer (*sic*) los mejores (11)». El propio Castejón será quien fije las raciones que se deben suministrar a las tripulaciones de dichos paquebotes (12). Y previene que, para los quebrantos ocasionados por borrascas u otros accidentes, dichas naves habrán de llevar repuestos, sin perjuicio de que en los almacenes del rey se franquee lo que se necesite en cualquier tiempo por los precios convenientes (13).

Una vez efectuada la adquisición de tales barcos correo, el marqués de Grimaldi se comunica con los administradores generales para advertirles de que «se hace preciso formalizar los decretos, cédulas e instrucciones que se necesitan para establecer el correo marítimo. Véanse con don Pedro Rodríguez Campomanes y procuren abreviar estas diligencias» (14). Efectivamente, la formalización de los documentos legislativos concernientes a este establecimiento se materializaron con la promulgación de la real cédula para la implantación de un correo marítimo mensual desde el puerto de La Coruña hasta el de San Cristóbal de La Habana, expedida por el rey el 26 de agosto de 1764, y sobre todo con la publicación, el 24 de agosto de 1764, del Reglamento Provisional del Correo Marítimo de España a sus Indias Occidentales, a cuyo pie ya estampó su firma el marqués de Grimaldi, en su calidad de superintendente general de Correos y Postas de Indias.

Con este cuerpo reglamentario se iniciaba oficialmente la andadura de este sistema postal ultramarino. Esta ordenanza disponía que «en el primer día de cada mes, siendo posible, ha de salir el paquebot del correo del puerto de La Coruña con los pliegos y correspondencia para las Indias Occidentales, sin que en esto se le ponga el menor embarazo. Cuidando de su despacho el Administrador particular, que para este efecto se ha destinado en la misma ciudad. A fin de que todo el Reyno pueda escribir por dicho paquebot, y los sucesivos se anunciará en la *Gaceta* el día en que debe empezar a ponerse en práctica este establecimiento que tiene por principal objetivo facilitar la contratación y correspondencia de estos y aquellos Dominios» (15). De forma que, con la salida del primer paquebote para América, echaría a andar este servicio postal. Pero antes tendrían que organizarse los preparativos de esta partida.

(11) *Ibidem*.

(12) AGI, Correos 374A. Carta de Pedro Castejón. Bilbao, 14 de julio de 1764. En esta misiva, Castejón dispone que la dieta de la tripulación debería estar formada por «prevención de carne de Irlanda que viene en barriles, cada uno de 200 libras castellanas, y de tocino; galleta o bizcocho común y otro de dieta (que es blanco); menestras de arroz, garbanzos, frijoles, habas, etcétera; vino; algunas reses vivas. Además cuando estén en el puerto se les dará carne fresca y pan en lugar de galleta. Y en los viajes a América se hacen los ranchos, esto es, se les da víveres a lo menos para tres meses ida y vuelta».

(13) *Ibidem*.

(14) AGI, Correos 462A. Correspondencia del marqués de Grimaldi con los Administradores Generales de Correos, Lázaro Fernández de Ángulo y Antonio de la Cuadra. San Ildefonso, 19 de julio de 1764.

(15) AGI, Correos 484A. Reglamento Provisional que manda S.M. observar para el establecimiento del nuevo Correo mensual que ha de salir de España a las Indias Occidentales. San Ildefonso, 24 de agosto de 1764.

Preparativos de la marcha del primer paquebote

En agosto de 1764, tres de los cinco paquebotes, comprados todos ellos de cuenta de la Renta, se hacen a la mar desde la ría de Bilbao —concretamente desde la barra de Portugalete— rumbo al puerto de La Coruña, con el fin de cumplir la misión de navegar a tierras americanas portando la correspondencia peninsular (16). Así, el 17 de agosto, a las siete de la tarde, entró en el puerto coruñés el paquebote *Postillón*, que arrastraba 115 toneladas y traía 12 hombres de tripulación; el 19, a las 20.00 hacía su entrada el llamado *San Nicolás*, alias *El Chasqui*, con 16 hombres a bordo; y el 22, a las 11.30, arribó el denominado *La Expectación de María*, alias *El Propio*, desplazando 125 toneladas y gobernado por 13 hombres (17). En estos navíos habían venido desde Bilbao patrones y capitanes que, por su experiencia, y por ser considerados los mejores para dicha travesía, era conveniente que siguieran la navegación a Indias. Además, en la tripulación se contaban algunos marineros que ya habían viajado a esos lares, lo que suponía una garantía adicional para la travesía (18).

De esta forma, a finales de agosto ya se encontraban en el puerto coruñés los tres paquebotes, dispuestos para principiar el establecimiento, que dio comienzo el 11 de septiembre de 1764, día de la publicación en la *Gaceta de Madrid* de la salida del primer barco correo, prevista para el primero de noviembre de 1764: «Se avisa al público que el día primero de cada mes, permitiéndolo el temporal, y principiando con el de Noviembre de este año, saldrá desde el Puerto de la Coruña, en Galicia, un paquebote o correo de mar, en que vayan a las Indias Occidentales los pliegos que quieran dirigirse a qualquiera parage (*sic*) de ellas y se pongan en los Oficios de Correo del Reyno, que los encaminarán al expresado Puerto de la Coruña, en cuyo Oficio se hará la misma dirección de las respuestas que vengan de las Indias a los a que corresponden (19)». Además, en este boletín se indicaba que los buques correo admitirían también pasajeros «provistos en empleos o comerciantes que vayan y vengan con las debidas licencias, pagando por ahora el flete de su pasage, según la práctica que siguen las Compañías de Caracas y La Habana (20)», y permitirían la entrada de algunos frutos y géneros españoles propiedad de comerciantes coruñeses.

(16) Cabe señalar que se enviaron ejemplares del Reglamento Provisional a las distintas postas de España, para que el pueblo entendiese que podía escribir con facilidad y frecuencia a las Indias y obtener respuesta a través de este nuevo modelo de correspondencia ultramarina. A este fin, desde todas las estafetas de la Península se debían remitir a la administración de correos de La Coruña los pliegos y cartas dirigidas a los territorios americanos, para que desde ahí tomaran rumbo a las Indias rotulados en la conformidad dispuesta. AGI, Correos 354A. Correspondencia del administrador de correos de Bilbao, Silvestre Maneros, con los directores generales de la Renta. Bilbao, 17 de septiembre de 1764.

(17) *Ibidem*, 374A. Correspondencia del administrador de correos de La Coruña, José Antonio López, con los Directores Generales de la Renta. La Coruña, 18 y 22 de agosto de 1764.

(18) *Ibidem*. La Coruña, 15 de septiembre de 1764.

(19) *Ibidem*, 428A. *Gaceta de Madrid*, núm. 37. Madrid, 11 de septiembre de 1764.

(20) *Ibidem*.

Una vez anunciada la partida del primer paquebote, había que escoger cuál de los tres surtos en el puerto de La Coruña iba a inaugurar el servicio postal con América. Y el elegido fue el *San Nicolás*, «por las circunstancias que concurren en él, por lo que se tripulará y pertrechará para la salida» (21). Su elección obedeció al hecho de ser el de mayor porte pues, a fin de asegurar el giro postal, su superior tamaño favorecía la instalación de seis cañones, que sin duda impondrían respeto a cualquier lancha armada con que el paquebote se topara en su travesía.

Seleccionado el paquebote que iba a inaugurar el servicio ultramarino de correos marítimos, se procedió a los preparativos para su marcha. En primer lugar, por real orden de 16 de septiembre de 1764 se resuelve que desde el 1 de octubre del mencionado año los paquebotes destinados al servicio marítimo de correos cambiarán de denominación. Y así, el que se llamaba *San Nicolás*, alias *El Chasqui*, pasará a llamarse *Cortés*; el *Santa Ana*, el *Pizarro*; el nombrado *Nuestra Señora de Begoña*, el *Magallanes*; el *Postillón*, el *Quirós* y, por último, el *Expectación de María*, alias *El Propio*, el *Gallego*. De esta manera, la embarcación que estrenaría el servicio el primero de noviembre se llamaría *Cortés* (22), la cual, como las otras cuatro que se habían adquirido para este proyecto, debía lucir un escudo de armas en sus banderas y gallardetes, con el cual se expresaría su pertenencia a la corona española, según había dictaminado el rey el 19 de octubre de 1764 (23).

En segundo lugar, se procedió a organizar la tripulación participante en esta primera travesía, y se dispuso todo lo necesario para acometer esta, es decir, fijar el equipaje máximo permitido a los pasajeros, establecer la cantidad y composición de las raciones, etc. Aparte de la marinería, iban a embarcar en este primer paquebote las personas designadas para ocuparse de las administraciones de correos que se fundaran en ultramar. A todos ellos se les permitía llevar dos baúles con ropa y efectos de uso personal, previniéndoles de que, «en el caso de introducir en ellos géneros comerciables de los permitidos», deberían «adeudar los derechos de Aduana, pero no el flete», y si quisiesen llevar alguna otra carga, habrían «de pagar los fletes al respecto que los demás particulares» (24). En cuanto a las dietas de las personas transportadas en el barco correo, se establece que a los dependientes de la Renta de Correos se les ha de regular por cuatro raciones diarias, las mismas a que tenían derecho los capitanes, patrones y pilotos (25).

(21) *Ibidem*, 374 A. Correspondencia del administrador de correos... La Coruña, 22 de septiembre de 1764.

(22) *Ibidem*. La Coruña, 3 de octubre de 1764.

(23) *Ibidem*, 428A. Correspondencia del marqués de Grimaldi a los Administradores Generales de la Renta de Correos. San Ildefonso, 19 de octubre de 1764.

(24) AGI, Correos 374A. Correspondencia del administrador de correos de La Coruña, José Antonio López, con los Directores de la Renta. La Coruña, 27 de octubre de 1764.

(25) Esta dieta de los pasajeros del paquebote iba a estar constituida por 18 onzas de bizcocho al día, 8 de carne salada, 6 de tocino, 5 de bacalao, 6 de queso, 20 de menestra, 1 de aceite y ½ cuartillo de vinagre. Así se fijan las raciones que debía consumir la tripulación a bordo del buque. AGI, Correos 374A, ramo 1. Correspondencia del administrador de correos de

En tercer lugar, se van embarcando las cartas que de España se dirigirán a Indias en esta primera expedición del *Cortés*. Esta correspondencia va llegando a la oficina de correo ordinario de La Coruña, donde su administrador, José Antonio López, se encargará de organizarla y cargarla en el paquebote. El administrador distribuye estas cartas y pliegos en tres cajones, «rotulando el primero a Puerto Rico, incluyendo en él las de Caracas, Santa Marta, Margarita, Trinidad, Cumaná y el Río Orinoco en distintos paquetes; el segundo cajón a Santo Domingo; y el tercero a Cuba o La Habana y en este yrán con las de aquella isla en paquetes distintos y rotulados las de Nueva España y demás provincias de América» (26). En total, en esta primera remesa de correspondencia marítima con destino a las Indias se embarcaron más de mil cartas (27). Con ellas también se dirigían a América los sellos que debían repartirse entre los empleados de la Renta de Correos.

En cuarto y último lugar, se dotó al paquebote de un capitán: Álvaro de Castro, nombrado por disposición del marqués de la Croix, comandante general de La Coruña, y del propio administrador de correos de la ciudad, José Antonio López. Ambos le entregaron la patente de capitán del paquebote *Cortés* el 27 de octubre de 1764 (28). Cumplimentada esta última diligencia, el primer paquebote, debidamente pertrechado y suficientemente dotado de alimentos, equipaje, correspondencia y tripulación, estaba, ahora sí, dispuesto para marchar rumbo a Indias el primero de noviembre de 1764, «si Dios o el tiempo» (29) no lo impedían.

Sin embargo, la partida se tropezó con algunos imprevistos, que hubo que solventar sobre la marcha para que el paquebote zarpara en la fecha prevista.

Las vicisitudes de un proyecto postal

La tramitación de este proyecto no fue fácil. Y tanto el administrador de La Coruña, encargado de implementar la partida de los paquebotes para América, como las instancias superiores de la Renta de Correos se vieron obligados a hacer frente a algunas dificultades que amenazaron con malograr el proyecto de la Corona.

El mayor de los problemas con que hubieron de lidiar fue el de los motines de la tripulación. Desde finales de septiembre de 1764 había un malestar larvado entre los marineros de los paquebotes, quienes alegaban que «no querían servir si además de los sueldos y raciones señalados no se les daba la

La Coruña, José Antonio López, con los Directores Generales de la Renta. La Coruña, 10 de octubre de 1764.

(26) *Ibidem*, 17 de octubre de 1764.

(27) Concretamente el 20 de octubre de 1764, el administrador de correos de La Coruña, José Antonio López, informa de que han llegado a la estafeta 1.152 cartas para embarcarse con dirección a América. *Ibidem*, 20 de octubre de 1764.

(28) *Ibidem*, 27 de octubre de 1764.

(29) *Ibidem*.

gratificación de vino a estilo de la navegación de América» (30). La protesta obligó a José Antonio López a subir a bordo para volver a comunicar de forma autoritaria «la noticia de los sueldos y raciones que habían de gozar, la caja que se concedía a cada dos y la permanencia de sus plazas a todos los que cumpliesen con su obligación» (31). Intimidados por la amenaza de despido, los marineros se avinieron a navegar bajo tales condiciones.

Pero la marinería no fue la única en mostrar su descontento. Una semana después, los capitanes hacían lo propio y «a una voz» manifestaron a López «que estaban resueltos en no ir a Indias sino se les daba toda la cámara y producto de pasajeros» (32). El administrador de Correos, al pronto, pensó en despedirlos, pero desechó la idea en el acto porque, en tal caso, lo más seguro era que la tripulación volviera a sublevarse. Afortunadamente, en último término el caso no pasó a mayores y los capitanes se allanaron a navegar en los términos propuestos. No obstante, López, receloso de que estos inconvenientes impidiesen al paquebote zarpar a principios de noviembre, a iniciativa propia hizo venir de Ferrol a dos pilotos. A uno de ellos lo dejó a bordo del *Cortés*, para que ayudase a disponerlo y vigilase que los capitanes y marineros no volvieran a plantarse.

Sin embargo, el contencioso con la tripulación persistió, esta vez como consecuencia de un accidente. Efectivamente, la mañana del 2 de octubre, el *Cortés* encalló en uno de los arenales del puerto de La Coruña. La responsabilidad del percance, según narra el propio López, fue imputable al capitán: «[este] hizo lo contrario de lo que decían los prácticos de aquí. Las tripulaciones de los demás paquebotes no han querido ayudar a remolcarlo y limpiarlo; alborotándose y diciendo que no tienen obligación de trabajar (*sic*) en otro navío sino [si no] se les paga. No se encuentra modo de poder persuadirlos ni hacerles cargo de la razón» (33). En vista del grado de indisciplina de la marinería, los dos pilotos provenientes de Ferrol escogidos por López para gobernar los dos paquebotes que habían de salir los primeros, no se atrevían a emprender la travesía a Indias. Así que el encargado coruñés de Correos decidió, de acuerdo con el marqués de la Croix, que la mitad como mínimo de los puestos de la tripulación fueran cubiertos por miembros de la Marina ferrolana.

Pese a ello, los problemas prosiguieron durante octubre. Esta vez José Antonio López informaba a los directores de la Renta sobre los conflictos entre los marineros y los capitanes de los paquebotes: «En el *Cortés* todos a una vez dixerón que su capitán y los de los otros paquebotes tenían toda la culpa de aquellos alborotos y los antecedentes motines. Que ellos estaban contentos en seguir la navegación» (34). Sin embargo, para prevenir más

(30) *Ibidem*, 29 de septiembre de 1764.

(31) *Ibidem*.

(32) *Ibidem*.

(33) *Ibidem*, 3 de octubre de 1764.

(34) *Ibidem*, 6 de octubre de 1764.

disturbios, López despidió a los marineros disconformes con los requisitos estipulados para el viaje, así como a una parte de los amotinados. Todos ellos partieron para Bilbao, la mañana del 6 de octubre, a bordo de un patache.

Por otra parte, el administrador coruñés comunicó a sus superiores las desavenencias existentes entre los propios capitanes, quienes se echaban la culpa mutuamente de instigar las revueltas. Este fue el caso de José Merino, el elegido por los directores de la Renta para comandar el *Cortés*. Pero, en vista de los alborotos que había causado, ni José Antonio López ni el marqués de la Croix estaban dispuestos a poner en sus manos el paquebote. Merino se justificó aduciendo que había adoptado una actitud levantisca violentado y forzado por los otros capitanes, que le habían amenazado con quitarle la vida si no lo hacía. Sin embargo, a despecho de estas disculpas, fue por último sustituido por Álvaro de Castro (35).

Una vez controlados estos disturbios y afianzado el orden tras el despido de algunos marineros y el cese de Merino, López centró sus energías en preparar al paquebote para su viaje. El 31 de octubre de 1764 todo estaba dispuesto para que la primera expedición americana de correos iniciara su periplo. De modo que, si el tiempo lo permitía, al día siguiente el *Cortés* se haría a la mar. Esa noche, López informaba de que el viento no era muy favorable, pero puntualizaba que las previsiones apuntaban a que la jornada amanecería con tiempo propicio para la travesía (36).

Sin embargo, esa noche ocurrió otro contratiempo que, una vez más, hizo peligrar la partida de la expedición. El nuevo capitán, Álvaro de Castro, se negó a que pasaran a bordo los funcionarios de Correos, a los que conminó a que se retirasen a su alojamiento porque no saldrían hasta dentro de tres o cuatro días. Para justificar su insubordinación, se escudaba en que el tiempo era adverso. Dos de los destinados a Indias, Pedro Antonio de Cosío y Domingo Antonio López, le advirtieron de que, si el marqués de Grimaldi se enteraba de que «por su culpa se detenía el paquebote un día más en este puerto, lo haría ahorcar, y de que era mucho atrevimiento oponerse a sus órdenes» (37), a lo que De Castro respondió que «ni el rey ni todos los ministros del mundo se lo mandarían ni harían que saliese hasta que el tiempo fuese más a propósito» (38). Cuando López se disponía ya a buscar soldados para arrestar al capitán, De Castro se retractó de lo dicho. El administrador López, ansioso por que se formalizara de una vez la salida del paquebote a la mañana siguiente, aceptó su arrepentimiento y pasó por alto su insubordinación.

Solventado el último contratiempo, el administrador coruñés, junto a los empleados de Correos comisionados a América, embarcaron la misma noche del 31 de octubre. López se mantuvo a bordo hasta que el barco zarpó. Había logrado solventar sobre la marcha todos los inconvenientes sobrevenidos y

(35) *Ibidem*, 13 de octubre de 1764.

(36) *Ibidem*, 31 de octubre de 1764.

(37) *Ibidem*.

(38) *Ibidem*.

sobreponerse al rosario de tribulaciones que recoge en sus cartas, donde, con desazón, expresa la fatiga que empieza a apoderarse de él al tener bregar con tanta adversidad. Pero, finalmente, cumpliendo la misión encomendada, al día siguiente, 1 de noviembre de 1764, el paquebote el *Cortés* ponía rumbo a las Indias con la primera remesa de correspondencia marítima enviada desde la Península. Se inauguraba así una nueva etapa en el sistema postal español.

Rumbo a las Indias

Del gobierno del paquebote se encargaban el capitán, Álvaro de Castro, y el piloto, Domingo de Velasco, a los que auxiliaban 16 hombres de tripulación. Les acompañaban a bordo los administradores encargados de abrir oficinas postales en distintos puntos de América: Domingo Antonio López, con destino a México; Antonio Loño, a Puerto Rico, y Roque de Aguión y Andrade y Manuel Valbuena, a Cartagena de Indias, a los que hay que sumar los comisionados Pedro Antonio de Cosío y José Antonio Pando. Completaban el pasaje la mujer del mencionado Loño con sus hijos, y dos pasajeros más llamados Juan de Ayllón y José Carredo (39). Una vez acondicionado el navío y concluidos los preparativos, para lo que también se contó con la ayuda del administrador principal de los Reinos de Galicia, Juan Antonio Morado, la nave tomó rumbo hacia el continente americano a las 05.30 del 1 de noviembre de 1764 (40), inaugurando así la línea de correos marítimos hacia las Indias.

Pero los contratiempos de tierra se reprodujeron en la mar y, apenas iniciada la navegación, comenzó una sucesión de adversidades que son narradas detalladamente en el diario de navegación, donde se echa de ver lo duro de una travesía oceánica tan prolongada. Así, esta primera expedición de correos tuvo que sobreponerse a los avatares del mar —que parecía empeñado en subrayar aquello de «no siempre está la mar sosegada» (41)—, a los vientos contrarios, a tempestades y aguaceros estremecedores, y a la escasez de comida pues, a medida que transcurrían los días, los alimentos iban menguando (42), de modo que, poco a poco, los pasajeros se fueron quedando sin carne fresca, pan blanco, jamón... La escasez llegó a tal extremo que, al cabo de nueve días de viaje, su dieta quedó reducida a «arroz, con alguna grasa, vien

(39) AGI, Correos 270A. Diario de navegación del paquebote *el Cortés*, con destino a la carrera de La Habana. Campeche, 1 de marzo de 1765.

(40) *Ibidem*.

(41) *Ibidem*.

(42) Recordemos que todas las raciones de la tripulación habían sido reguladas por las instancias superiores de la Renta de Correos. Por lo que el escritor del diario de navegación de este primer paquebote, el comisionado José Antonio de Pando, refleja en él la queja de que esta escasez de algunos de los alimentos responde a que «en semejante asignación no se [h]allaron bastantemente informados los señores Directores Generales». AGI, Correos 270A. Diario de navegación del paquebote *el Cortés*, con destino a la carrera de La Habana. Campeche, 1 de marzo de 1765.

(*sic*) mal apartado; una poca de carne cozida (*sic*), que ni nuestros pecados pueden ser más feos; y algunos fideos, que se fenecieron en brebre (*sic*); el pan de galleta, por consiguiente negro y malo; y el vino, por parecérselo en todo, catalán y de la más ínfima calidad. Sin más principios ni postres» (43).

Esta malnutrición y el tiempo adverso hacían de día en día más infeliz y desesperada la situación a bordo: «En este infeliz estado nos hallamos al presente día expuestos a los rigores de los tiempos y sin otro refugio que el Divino» (44). Las tempestades no daban tregua a la tripulación, que debía combatir contra temporales tan violentos que el mar, «más que agua, [parecía] un volcán de fuego» (45). Sometida a este castigo de los elementos, la vela del palo mayor se hacía jirones, destrozada por las embestidas del impetuoso viento. Mas tras la tempestad llegó la calma, el tiempo se serenó y el paquebote pudo proseguir su navegación hacia tierra, aunque no por ello desapareció la desazón de los pasajeros, por los duros temporales que, esporádicamente, seguían abatiéndose sobre el paquebote y la acuciante carestía de alimentos, que obligaba a seguir aminorando las raciones.

Pero el paquebote logró superar todos los obstáculos a los que se vio expuesto en esta dura y larga travesía. Y, finalmente, el día 23 de diciembre de 1764, habiendo un marinero avistado tierra, la tripulación, presa de la alegría, divisaba una serie de islas «sin que se supiese darles nombre» (46). No obstante, prosiguieron su trayecto por la costa, hasta que el 25 de diciembre, sobre las nueve de la mañana, divisaron una isla que «por su largueza y anchura que demostrava (*sic*), no podía menos que ser la de Puerto Rico» (47). Allí, el paquebote *Cortés* haría la primera escala del nuevo sistema postal. Pero su anclaje en Puerto Rico tampoco anduvo exento de contingencias.

El destino del nuevo servicio postal

Esa misma noche del 25 de diciembre, el navío trató de fondear en la costa de la isla, pero no pudo hacerlo por no encontrar el puerto. A la mañana siguiente, tras haber pasado la noche costeano, desde el barco se avistaron los arenales de las playas y el castillo del Morro de San Juan de Puerto Rico, al que se dirigió para echar el ancla.

Sin embargo, cuando el paquebote estaba a punto de alcanzar la punta del castillo para dar fondo, desde tierra se desató tal aguacero que el viento contrario lo empujó hasta la otra punta y le hizo dar en unos bancos de piedra. La desesperación de los tripulantes era absoluta: «Llegamos a estar en dos y

(43) *Ibidem.*

(44) *Ibidem.*

(45) *Ibidem.*

(46) *Ibidem.*

(47) *Ibidem.*

media brazas de agua y persuadidos de nuestra última desgracia a la vista de todo un pueblo que no podía favorecernos, como ni nuestras anclas sustentarnos» (48). Pero, ayudados por unos marineros de una canoa que casualmente pasaba por allí, y por un piloto presente en el puerto que salió con una lancha para socorrerlos, a las 15.00 lograban fondear en el puerto puertorriqueño. El paquebote echaba por fin anclas en tierra americana, y así despegaba el nuevo servicio de correspondencia marítima.

Mientras el *Cortés* echaba amarras, dos oficiales enviados por el gobernador de Puerto Rico se personaron a bordo. Estos, viendo ya asegurado el paquebote, determinaron que, de vuelta, les acompañara Antonio Loño, encargado de inaugurar la administración de correos de dicha isla, para entregarle los pliegos al gobernador. Entretanto los restantes pasajeros permanecían en el barco intentando darle el último fondo, lo que consiguieron a las cuatro de la mañana del día siguiente.

El 27 de diciembre, a las siete de la mañana, la tripulación pudo por fin poner el pie en tierra. En San Juan se abastecieron de agua, leña y otros mantenimientos de que andaban escasos, para continuar viaje hacia las siguientes recaladas previstas, Santo Domingo, Cuba y La Habana. Para tal derrota, subió a bordo del buque un práctico habanero, conocido por ser un buen marinero, que les ayudaría en su dirección.

El 30 de diciembre la tripulación volvió a embarcar, en medio de alguna que otra protesta, pero hubieron «de acceder al menosprecio de nuestra vida y derecho natural de conservarla, solo por no frustrar los fines de esta primera expedición» (49). Antonio Loño, como dijimos, se quedó en Puerto Rico, para abrir allí la oficina de correos y establecerse como administrador de ella. El pasaje restante, por su parte, veía cómo el *Cortés* levaba anclas el 30 del mencionado mes a las cinco de la mañana, si bien no lograría zarpar hasta las 12.00, cuando empezaron a soplar vientos favorables que le permitieron salir costeando la isla rumbo a La Habana.

Reanudada la travesía, los incidentes no cesaron. El 4 de enero de 1765 reconocieron el puerto de Santo Domingo, pero el viento contrario hizo impracticable la maniobra de acercarse a él. Hubo que hacer una señal para que acudiese a bordo un práctico, a quien se le encomendó avisar al gobernador a fin de que mandase a una persona de su confianza a recoger los pliegos con destino a Santo Domingo. El emisario del gobernador se personó a bordo por la noche, y se le hizo entrega de la correspondencia a fin de que se reparara por la ciudad de Santo Domingo y sus inmediaciones.

Entregada la correspondencia, el paquebote prosiguió su rumbo sin tardanza, hasta que el 11 de enero por la mañana «se descubrieron las montañas que llaman del Cobre de la Ysla de Cuva» (50). Pero la entrada en la bahía de Santiago, siguiendo la desafortunada tónica, se enrevesó por culpa del capitán,

(48) *Ibidem.*

(49) *Ibidem.*

(50) *Ibidem.*

cuya poca destreza obligó al paquebote a pasar más de diez días fondeado en las inmediaciones de dicho embarcadero pues, hasta el 20 de enero, no pudo hacer entrada en el puerto cubano.

La tripulación se quejó de la actitud del capitán, que les había obligado a malgastar diez días varados cuando podían haber seguido rumbo a La Habana. Y es que, en efecto, los electos administradores de correos de México y Cartagena de Indias y el comisionado Pedro Antonio de Cosío habían prevenido a De Castro de que no era necesario arribar al puerto de Santiago de Cuba, y ello por distintas razones:

- porque solo les había quedado un cajón rotulado de España a la isla de Cuba, el cual se disponía que se le entregase al gobernador y capitán general de dicha isla, conde de Ricla, residente en La Habana, urbe que era el auténtico el destino del paquebote;
- porque el Reglamento Provisional, precursor de la creación de los correos marítimos, disponía que solo se debía recalar en Cuba si se podía hacerlo cómodamente, y no gastando más de nueve días en ello;
- porque, en el caso de conseguir recalar en la bahía de Santiago, el cajón no se podía abrir allí, sino que debía ser enviado a La Habana, residencia del conde de Ricla, a quien correspondía ejecutar su apertura como comandante general de la isla;
- porque si, por la tenacidad del capitán, lograban arribar por fin Santiago de Cuba, las cartas con destino a la isla, como ha quedado dicho, debían remitirse a La Habana por tierra, y carecían de orden particular que les previniese para ese gasto.

Pero el capitán De Castro hizo caso omiso de dichas prevenciones y se mantuvo firme en su decisión de recalar en Santiago «salga lo que saliere» (51).

A la llegada a puerto, se procedió a distribuir la correspondencia. La de La Habana se remitió por tierra al conde de Ricla; la de Nueva España fue recogida por una fragata que allí se dirigía; la de Cartagena de Indias y los demás reinos de Tierra Firme se apartó en espera de la arribada de una goleta próxima a salir hacia el puerto cartagenero. En esta goleta debían embarcar los comisionados del Perú y Cartagena de Indias, Pedro Antonio de Cosío, el administrador Roque de Aguión y Andrade y el oficial mayor interventor Manuel de Valbuena, cuya travesía a bordo del *Cortés*, así pues, concluyó en Santiago. El resto de la tripulación salió de la bahía cubana el 24 de enero de 1765, siguiendo su camino a La Habana para el avío de la correspondencia restante y, una vez cumplimentado esto, retornar a España.

La travesía se presagiaba cómoda, y los vientos favorables deparaban una navegación por fin sosegada, hasta que, de súbito, la estructura del *Cortés* se estremeció de parte a parte. El paquebote había topado con unas peñas, contra

(51) *Ibidem.*

las que no paraba de «golpearse fuertemente por una y otra parte sin cesar» (52). Las maniobras para zafarse se fueron complicando progresivamente, y el paquebote se precipitaba hacia una zona de macizas peñas, en la que se avistaba otra embarcación encallada y perdida. Mas, en último extremo, el viento amainó y el paquebote logró zafarse del riesgo de encallar y recuperó su rumbo. La afligida tripulación, vapuleada por un destino tan aciago, vio en tal circunstancia asomar la mano divina: «... [gracias a la] Magestad Divina por su gran misericordia (...) [que] hizo que calmase el viento y que la mar se sosegase; como el que saliésemos maravillosamente por último de entre tantos ahogos» (53).

Retomada su ruta postal hacia La Habana, el destino no quiso que el paquebote pudiese alcanzarlo, debido al viento y al temporal reinante, que no permitió a la tripulación acercarse a la costa. Así que el barco enfiló el derrotero a Campeche, pues «las corrientes en todo el seno mexicano, savíamos (*sic*) que eran muchas y finalmente, la ninguna práctica de nuestro capitán» (54). El *Cortés* arribaría a la playa de Campeche el 18 de febrero de 1765. Y aquí finalizó la ardua travesía del primer paquebote a las Indias Occidentales.

Conclusiones

Con la salida del *Cortés*, el 1 de noviembre de 1764, se inaugura el servicio de correos marítimos de España a las Indias. Pero, antes de la partida del paquebote, la Renta de Correos se encargó de regular todo lo concerniente a ella: la dieta de la tripulación, el paquebote que inauguraría la travesía, los pasajeros que se admitirían a bordo, etc. De todos estos preparativos se ocuparon distintos responsables de la Renta: el administrador de La Coruña, encargado de disponer lo necesario para que la partida del paquebote se hiciera efectiva; los administradores generales de Correos, que llevaban la dirección de dicha institución desde Madrid, y los empleados de la Renta elegidos para abrir las oficinas de correos en la otra orilla del Atlántico. Además, todo ello estaba bajo la superior supervisión de la Corona: del marqués de Grimaldi, secretario de Estado, designado superintendente del servicio en virtud del Reglamento Provisional de Correos Marítimos, de 24 de agosto de 1764, y del propio monarca Carlos III, quien había impulsado este proyecto de correspondencia marítima con el objetivo de regularizar y centralizar aún más su poder sobre los territorios americanos.

Los preparativos de la expedición no fueron fáciles, y la Renta, para lograr su propósito, tuvo que hacer frente a diversos inconvenientes, en su mayoría planteados por marinos y capitanes, disconformes con algunas de las condiciones para la travesía que les imponían sus superiores. El administrador de La

(52) *Ibidem.*

(53) *Ibidem.*

(54) *Ibidem.*

Coruña tuvo que habérselas con estos conflictos para que la expedición partiera dentro del plazo fijado. Al final lo logró, aunque no lo tuvo fácil, y el primer paquebote con destino a las Indias Occidentales partía del puerto coruñés el primero de noviembre de 1764.

La travesía hasta el continente americano tampoco fue sencilla. La expedición se topó con numerosas contingencias y adversidades que obligaron a cambiar el itinerario establecido por las instancias superiores del proyecto. Y así, por ejemplo, en vez de atracar en La Habana, tal como venía determinado en el Reglamento Provisional, el *Cortés* tuvo que arribar a Santiago de Cuba, para desde ahí proseguir hacia Campeche sin hacer escala en el puerto habanero, a causa de los temporales.

Así pues, el viaje fue muy largo y dificultoso. La expedición tuvo que superar numerosas vicisitudes, pero por último alcanzó el objetivo marcado: inaugurar el nuevo servicio regio de correspondencia marítima entre las Españas de ambos hemisferios. De esta manera, a través del correo, se unificaban dos territorios distantes geográficamente pero vertebrados bajo el poder de la Corona merced al nuevo sistema postal ultramarino.