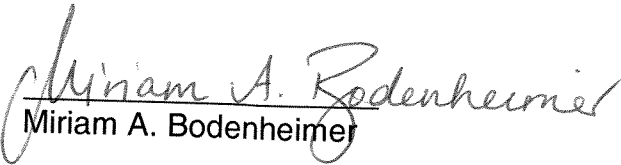


**ANNEX 4
TO EXHIBIT B
(O'Donnell Reply Declaration)**

CERTIFICATE OF ACCURACY

I, Miriam A. Bodenheimer, hereby certify that I am fluent in Spanish and English and that the following is, to the best of my knowledge and belief, a true and accurate translation of the accompanying document "Correos Maritimos excerpt" from Spanish to English.


Miriam A. Bodenheimer

Chapter 1. From 1802 to 1809

In which, the Institution of the Maritime Mails [*“Correos Marítimos”*] having been abolished, its belongings and obligations begin to depend upon the Royal Navy.

As we saw in the previous summary, it was King Charles III who, in 1777, confirmed the creation of the Maritime Mails to the Indies by signing the Royal Ordinance of the Maritime Mail through which the manipulation and shipment of all correspondence, both official as well as private, was regulated and controlled for the first time, between the Spanish metropolis and its immense colonial Empire.

This Royal Ordinance of the Maritime Mail, which was not officially abolished until 1809, underwent, nevertheless, an important change in its organization as a result of the two wars that were maintained against England at the end of the 18th century and the beginnings of the 19th, which obligated Manuel Godoy, as general superintendent of the Mails Office and signing as “Prince of Peace”, to issue the *“RULES, under which, according to what His Majesty has determined, [the Maritime Mail] will be incorporated into the Royal Navy”* dated April 6, 1802 in Madrid.

Through this Regulation[,] which is made up of 18 sections, dedicated to maritime transportation, initiates a new era in the History of the Spanish Maritime Mails, since through the regulations contained in them,

apart from the fact that the maritime transport is now incorporated to the ships of the Royal Navy, we can point out the following changes:

1. The Ministry of State retained, as before, everything having to do with the dispatch of the expeditions, setting the number and dates of departure for the vessels, as well as everything referring to the distribution and organization of overseas correspondence. It would ask, with due notice, the Ministry of the Navy for the vessels necessary to cover the service, which had to be provided duly equipped and armed. As a result of this new organization, all the vessels and shipyards dependent on the Superintendent of the Mails, passed to the jurisdiction of the Navy.

2. The administrators of the Mails had to deliver, as of the date of the new regulation, the vessels to the Navy; [the administrator] in Coruña to the Captain General of the Navy of the depot in Ferrol, and [the administrators] of Havana, Puerto Rico, Cartagena de Indias and Montevideo, to the Commander of Havana.

3. All the individuals, in their different ranks, that gave their services to the maritime Mails retained their employment and salary, the Ministry of State giving to [the Ministry] of the Navy a nominal report of their merits, category, years of service and the opinion held of those that had up until that moment been in the service of the [Mails] Office.

4. The principal administrators of the Mails had jurisdiction over the individuals and vessels, both in criminal and litigation matters; the [administrator] of Coruña could only exercise his jurisdiction in cases of little importance, since serious matters went to the Captain General of the department of Ferrol.

5. During the first two years after the date of the new organization, the ships would be commanded equally by officers of the Royal Navy and those stemming from the abolished institution.

6. The mails-ship destined to the transport of correspondence had to be in la Coruña one month before the date of departure, apart from the [month] it had to permanently be in reserve and ready to depart to sea, in case of any urgent matter that demanded it.

7. The administrators of the Mails gave notice to the principal commanders of the day and time when they would hand over the correspondence to transport, and the Commander of the Maritime Mails [ship] himself, or a second commander on board should receive it and not abandon it until it was dropped off and secure.

8. These maritime mails could only receive as cargo munitions, artillery, and effects of the Royal Treasury in Europe, and in America only gold, silver, [and] tobacco on account of the Treasury. When they brought specie on board, the Commanders of the mails-vessels carried out the role of Masters of Silver.

9. To facilitate the establishment of the measures that, apart from the ones already adopted, assured the establishment of the new regime, the Board of the General Management of Mails in Madrid, would name one person characterized by his ability to instruct on different questions that might arise for deliberation, having to give notice of the appointment to the Ministry of the Navy.

Types of boats employed by the Royal Navy to carry out this Maritime Mails service

These “RULES, under which...” do not determine the type of ship that, according to its architectural appearance, should perform the service of maritime mail, since it only indicates that the[se ships] have to be part of the Royal Navy and that they should head out to navigate those water lines that are most advantageous for their voyage, which is to say that large vessels that can transport merchandise in competition with merchant vessels themselves are not wanted nor required, the new idea beings that of a few light vessels that make the trips quickly with

the possibility of escaping harassment and persecution of enemy vessels. In practice, we see that brigantines were used for the line from the Antilles and Central America, and corvettes, bigger than the former, for the line of Buenos-Ayres.

[. . .]

**Account of voyages undertaken by mails-ships of the Royal Navy
until the enactment of the New Regulations of September 10, 1809**

Name of the mails-ship	Class of vessel	Port of arrival	Date of arrival	Port of origin	Date of departure from Port of origin
“San Antonio” ^{3/4} (R.A.)	Mails-brigantine	Lisbon	Dec. 17, 1802	Havana	Oct. 1, 1802
“Descubridor” ⁴ (R.A.)	Mails-brigantine	Ferrol	Dec. 30, 1802	Havana	Nov. 1, 1802
“Casilda” (R.A.)	Mails-brigantine	Coruña	Jan. 4, 1803	Cartagena de Indias	Oct. 28, 1802
				Havana	Nov. 14, 1802
“Cazador” ⁴ (R.A.)	Mails-brigantine	Bares	Feb. 4, 1803	Veracruz	?
				Havana	?
“Batidor” ⁴ (R.A.)	Mails-brigantine	Ferrol	Mar. 22, 1803	Montevideo	Dec. 22, 1802
“Ligero” (R.A.)	Mails-brigantine	Coruña	Mar. 27, 1803	Montevideo	Dec. 31, 1802
“Mosca” (R.A.)	Mails-corvette	Coruña	Apr. 16, 1803	Cartagena de Indias	Feb. 2, 1803
“Infante D. Carlos” (R.A.)	Mails-corvette	Coruña	Mar. 27, 1803	Montevideo	Mar. 5, 1803
“Fuerte” (R.A.)	Mails-brigantine	Coruña	Mar. 28, 1803	Havana	Apr. 3, 1803
“Casilda” (R.A.)	Mails-brigantine	Coruña	Mar. 18, 1803	Baltimore	May. 2, 1803
“Prnpe. de la Paz” (R.A.)	Mails-brigantine	Coruña	Jun. 2, 1803	Veracruz	?
				Havana	?
“Urquijo” ⁴ (R.A.)	Mails-corvette	Vigo	Jul. 8, 1803	Havana	Jun. 4, 1803

Notes: (R.A.) refers to the ships pertaining to the Spanish Navy which are designated as of the Royal Navy.

⁴ In this era, the ships that arrived at a Port other than la Coruña did so due to bad weather or problems that prevented them from entering into this Port, forcing them to enter in one that had better conditions.

“Postillón” (R.A.)	Mails-brigantine	Coruña	Aug. 1, 1803	Veracruz Havana	Jun. 1, 1803 Jun. 29, 1803
“Principe de Asturias” R.A.	Mails-corvette	Coruña	Aug. 15, 1803	Montevideo	May. 30, 1803
“Mosca” (R.A.)	Mails-brigantine	Coruña	Aug. 17, 1803	Veracruz Havana	May. 17, 1803 Jul. 7, 1803
“Descubridor” (R.A.)	Mails-brigantine	Coruña	Aug. 21, 1803	Cartagena de Indias Havana	Jul. 2, 1803 Jul. 22, 1803
“Inf. D. Fco. de Paula (R.A.)	Mails-corvette	Coruña	Sept. 17, 1803	Montevideo	Jun. 17, 1803
“San Antonio” ^{3/4} (R.A.)	Mails-brigantine	Coruña	Oct. 5, 1803	Veracruz Havana	Jul. 26, 1803 Aug. 16, 1803
“Polux” (R.A.)	Mails-brigantine	Coruña	Oct. 7, 1803	Veracruz Havana	Jul. 5, 1803 Aug. 10, 1803
“Palomo” (R.A.)	Mails-brigantine	Coruña	Oct. 31, 1803	Veracruz Havana	Aug. 31, 1803 Sept. 8, 1803
“Mercurio” (R.A.)	Mails-corvette	Coruña	Nov. 9, 1803	Montevideo	Aug. 31, 1803
“Cazador” (R.A.)	Mails-brigantine	Coruña	Nov. 25, 1803	Cartagena de Indias Havana Puerto Rico	? ? ?
“Ligero” (R.A.)	Mails-brigantine	Coruña	Dec. 7, 1803	Veracruz Havana	Sept. 4, 1803 Oct. 4, 1803
“Batidor” ⁴ (R.A.)	Mails-corvette	Ferrol	Dec. 19, 1803	Montevideo	Oct. 9, 1803
“Casilda” (R.A.)	Mails-brigantine	Coruña	Dec. 30, 1803	Veracruz Havana	Oct. 8, 1803 Nov. 10, 1803
“Prnpe. de la Paz” (R.A.)	Mails-brigantine	Coruña	Jan. 22, 1804	Veracruz Havana	Nov. 11, 1803 Dec. 6, 1803
“Gembray” ⁴ (R.A.)	Mails-corvette	Ferrol	Mar. 11, 1804	Cartagena de Indias	Oct. 12, 1803

“Descubridor” (R.A.)	Mails-brigantine	Coruña	Mar. 16, 1804	Veracruz	Jan. 11, 1804
				Havana	Feb. 7, 1804
“Begoña” (R.A.)	Mails-brigantine	Coruña	Mar. 19, 1804	Havana	Jan. 9, 1804
“Infante D. Carlos” (R.A.)	Mails-corvette	Muros	Mar. 29, 1804	Montevideo	Jan. 4, 1804
“Postillón” (R.A.)	Mails-brigantine	Coruña	Apr. 10, 1804	Cartagena de Indias	Dec. 22, 1803
				Havana	Jan. 30, 1804
				Puerto Rico	Mar. 12, 1804
“Polux” (R.A.)	Mails-brigantine	Coruña	Apr. 28, 1804	Veracruz	Mar. 10, 1804
				Havana	Mar. 27, 1804
“Fuerte” (R.A.)	Mails-corvette	Coruña	May. 23, 1804	Montevideo	Mar. 9, 1804
“Inf. de Fco. de Paula” (R.A.)	Mails-corvette	Coruña	Jun. 26, 1804	Cartagena de Indias	?
				Havana	?
				Puerto Rico	?
“San Antonio” ³ / ₄ (R.A.)	Mails-brigantine	Coruña	Jul. 3, 1804	Veracruz	May. 1, 1804
				Havana	May. 27, 1804
“Mercurio” (R.A.)	Mails-corvette	Coruña	Jul. 11, 1804	Montevideo	May. 17, 1804
“Uriquijo” (R.A.)	Mails-corvette	Vigo	Jul. 20, 1804	Havana	?
“Ligero” (R.A.)	Mails-brigantine	Coruña	Sept. 5, 1804	Cartagena de Indias	Jun. 25, 1804
“Batidor” (R.A.)	Mails-corvette	Coruña	Sept. 13, 1804	Montevideo	Jul. 8, 1804
“Prínip. de la Paz” (R.A.)	Mails-brigantine	Coruña	Sept. 14, 1804	Veracruz	Jul. 6, 1804
				Havana	Jul. 30, 1804
“Cazador” (R.A.)	Mails-brigantine	Coruña	Sept. 14, 1804	Veracruz	Jun. 18, 1804
				Havana	Jul. 22, 1804
“Paloma” (R.A.)	Mails-brigantine	Coruña	Oct. 6, 1804	Cartagena de Indias	May. 24, 1804
				Havana	Jul. 21, 1804
				Puerto Rico	Aug. 21, 1804

“Mosca” (R.A.)	Mails-corvette	Coruña	Oct. 9, 1804	Veracruz Havana	Jul. 14, 1804 Aug. 11, 1804
“Descubridor” (R.A.)	Mails-brigantine	Coruña	Oct. 21, 1804	Veracruz Havana	Aug. 3, 1804 Sept. 9, 1804
“Príncipe de Asturias” ⁴ (R.A.)	Mails-corvette	Ferrol	Oct. 31, 1804	Montevideo	Sept. 11, 1804
“Begoña” ⁴ (R.A.)	Mails-brigantine	Concubion	Dec. 23, 1804	Cartagena de Indias	?
“Casilda” ⁴ (R.A.)	Mails-brigantine	Camariñas	Jan. 29, 1805	Montevideo	Nov. 13, 1804
“Infante D. Carlos” ⁴ (R.A.)	Mails-corvette	Marín	Feb. 16, 1805	Cartagena de Indias	?

[. . .]

Francisco Garay Unibaso

CORREOS MARITIMOS ESPAÑOLES

Vol. I

CORREOS MARITIMOS ESPAÑOLES
A LA AMERICA ESPAÑOLA
(Yndias Occidentales)
De 1514 a 1827



BOLSILLO MENSAJERO

-
- © Francisco Fernando Garay Unibaso
© Edic. Mensajero - Sancho de Azpeitia, 2 - 48014 BILBAO
Apartado 73 - 48080 BILBAO

ISBN: 84-271-1499-0 (Obra completa)

ISBN: 84-271-1495-8 (Tomo I)

Depósito legal: BI-2150-87

Fotocomposición: Ipar, S.C.L.

Particular de Zurbaran, 2-4 - 48007 BILBAO

Impreso por GRAFMAN S. A.

Capítulo I. De 1802 a 1809

En que, siendo abolida la Institución de los Correos-Marítimos, pasan sus enseres y obligaciones a depender de la Real Armada.

Como vimos en la recopilación anterior, fue el rey Carlos III el que en 1777 confirmó la creación de los Correos Marítimos a Indias al firmar la Real Ordenanza del Correo Marítimo por la que se regulaba, controlándose por primera vez, la manipulación y envío de toda la correspondencia, tanto oficial como particular, entre la metrópoli española y su inmenso Imperio colonial.

Esta Real Ordenanza del Correo Marítimo, que no fue oficialmente abolida hasta 1809, sufrió, no obstante, un importante cambio en su organización como consecuencia de las guerras mantenidas contra Inglaterra a finales del siglo XVIII y principios del XIX, que obligaron a Manuel Godoy, como superintendente general de la Renta de Correos y firmando como «Príncipe de la Paz», emitir fechado en Madrid el 6 de abril de 1802, las *«REGLAS, bajo las quales, según ha determinado S.M. han de quedar reunidas a la Real Armada»*.

Por este Reglamento que consta de XVIII apartados, dedicados a las conducciones marítimas, se inicia una nueva etapa en la Historia de los Correos Marítimos Españoles, pues por las disposiciones contenidas en ellas,

aparte ya de que el transporte marítimo queda incorporado a los buques de la Real Armada, podemos destacar los cambios siguientes:

1. El Ministerio de Estado conservó, como anteriormente, todo lo referente al despacho de las expediciones, fijando el número y fechas de salida de los barcos, así como cuanto se refiriera a la distribución y organización de la correspondencia de ultramar. Solicitaba, con la debida anticipación, del Ministerio de Marina las embarcaciones necesarias para cubrir el servicio, que se las tenían que facilitar debidamente equipadas y armadas. A consecuencia de esta nueva organización, todo el material de buques y arsenales dependientes del Superintendente de Correos, pasaron a la jurisdicción de Marina.

2. Los administradores de Correos debieron hacer entrega, a partir de la fecha de la nueva disposición, de las embarcaciones a Marina; el de Coruña, al capitán general de Marina del depósito del Ferrol y los de la Habana, Puerto Rico, Cartagena de Indias y Montevideo, al comandante de la Habana.

3. Todos los individuos, en sus diferentes graduaciones, que prestaban sus servicios en los Correos marítimos conservaron su empleo y sueldo, pasándose por el Ministerio de Estado al de Marina una relación nominal con los méritos, categoría, años de servicio y concepto que les merecía este personal que había estado hasta ese momento al servicio de la Renta.

4. Los administradores principales de Correos tenían jurisdicción sobre los individuos y sobre las embarcaciones, así en lo criminal, como en lo contencioso; el de la Coruña sólo podía ejercer su jurisdicción tratándose de faltas de poca importancia, pues los asuntos de gravedad, correspondían al capitán general del departamento del Ferrol.

5. Durante los dos primeros años a partir de la fecha de esta nueva organización, los buques estarían mandados a partes iguales por oficiales de la Real Armada y por los originarios de la abolida Institución.

6. El buque-correo destinado al transporte de la correspondencia debía estar en la Coruña un mes antes a la fecha de salida, además del que permanentemente tenía que estar de retén y en disposición de salir a la mar, en caso de que algún asunto urgente así lo exigiera.

7. Los administradores de Correos pasaban aviso a los comandantes principales del día y hora en que harían la entrega de la correspondencia a transportar, debiendo el Comandante del correo-marítimo, por sí, o por el segundo de a bordo, recibirla y no abandonarla hasta que quedara depositada y asegurada.

8. Sólo podían recibir como carga estos correos-marítimos, municiones, artillería o efectos de la Real Hacienda en Europa y en América sólo oro, plata, tabaco por cuenta del Tesoro. Cuando trajeron caudales a bordo, los Comandantes de los barcos-correo desempeñaban el cargo de maestros de plata.

9. Para facilitar el establecimiento de las medidas que, además de las ya adoptadas, aseguraran el establecimiento del nuevo régimen, la Junta de Dirección General de Correos de Madrid nombraba a una persona caracterizada para que pudiera ilustrar en las diferentes cuestiones que se sometieran a deliberación, debiéndose dar cuenta del nombramiento al Ministro de Marina.

Tipo de buques empleados por la Real Armada para realizar este servicio de Correos-Marítimos

Estas «*REGLAS, bajo las quales...*» no determinan el tipo de buque, bajo su aspecto arquitectónico, que debe hacer el servicio de correo-marítimo, pues sólo indica que han de ser de la Real Armada y que deben salir a navegar en aquella línea de agua que sea más ventajosa para su andar, es decir, ya no se quiere, ni requiere buques grandes que puedan transportar mercancías compitiendo con los buques mercantes propiamente dichos, la nueva idea es la de unos buques ligeros que hagan los viajes rápidos con

posibilidades de escapar al acoso y persecución de buques enemigos. En la práctica, vemos que se emplearon los bergantines para la línea de las Antillas y América Central y las corbetas, más grandes que las anteriores, para la línea Buenos-Ayres.

Viajes de los buques-correo de la Real Armada

Tampoco nos dice el Reglamento que comento el puerto de salida de estos buques, que han dejado de ser paquebot-correos, para pasar únicamente a buques-correo. No se cita el puerto de salida, ni las fechas en que tendrán que hacerlo, no he encontrado los registros de salida del puerto de la Coruña, que siguió siendo, en esta primera época de este nuevo sistema, el puerto del correo ultramarino, como lo demuestran los registros de llegada al mismo que presento en la relación correspondiente, donde claramente se ve que estos fueron frecuentes, conservándose básicamente las dos carreras del período anterior, pero en ciclos más rápidos, dado que estos barcos, más pequeños, sin pesos que los sobrecargaron, tenían un andar muy superior. Mientras que por otra parte, al no tener que perder tiempo en cargas, ni descargas de las mercancías, los viajes se flexibilizaban consiguiendo un mayor rendimiento en el servicio y concretamente en América Central, donde estos buques-correo llegaban hasta Veracruz y Cartagena de Indias directamente, sin necesidad de la dependencia de las balandras intermedias del período anterior.

El servicio fue francamente bueno durante el período de Paz con Inglaterra, pero al terminar esta en diciembre de 1804, se vuelven a repetir los problemas ya conocidos de bloqueo de puertos y rutas por parte de la Armada inglesa, el renacer del corso en todos los países implicados en la guerra, que harán francamente difícil la libre y segura travesía del Atlántico, obligando a las autoridades españolas a ocupar los buques anteriores a servicios de guerra y a emitir el 11 de marzo de 1805 unas nuevas «INSTRUCCIONES, a los comandantes de los buques-correo de

S.M.», que como en el caso anterior estaban firmadas por don Manuel Godoy como «Príncipe de la Paz».

Los momentos eran desde luego muy críticos y al día siguiente 12 de marzo, el Gobierno volvía a emitir una nota sobre este tema. En un intento de mantener con la mayor seguridad posible este servicio y pensando en el bloqueo de los puertos españoles por parte de Inglaterra, suspende el uso exclusivo del puerto de la Coruña para la salida y recepción de estos buques-correo, conforme a la siguiente nota:

No permitiendo las circunstancias de la guerra actual que las embarcaciones que han de conducir la correspondencia ultramarina salgan de los puertos que están señalados para tiempo de paz; se ha determinado que toda la correspondencia destinada para América se reuna en el oficio del Correo general de Madrid, desde el qual se remitirá á los puntos de donde hayan de salir las embarcaciones. Lo que se avisa al público para su noticia, y á fin de que los interesados, en todas las provincias del Reyno, cuiden de escribir con la anticipación correspondiente, para que sus cartas se hallen en el oficio del Correo general á tiempo de que puedan enviarse á los puertos en los días señalados para su salida de la Corte, que son los mismos que hasta aquí.

El comandante de estas goletas-correo¹, que se establecieron por lo extraordinario de las circunstancias, tenía

¹ *Goleta*, es una embarcación que apareció a mediados del siglo XVII y dieron lugar a una gran familia, debido, a los diversos tipos de aparejo con que fue vestida.

En principio, fue una embarcación de dos palos, de los cuales el de la popa, que era el mayor, constaba de palo macho y mastelero aparejados con vela cangreja, escandalosa y de estay. El aparejo del palo de proa, que era el trinquete, variaba y de esta variación dependía el nombre particular que tomaba cada uno de los numerosos tipos de goletas que se conocen. En esta primera época, las goletas eran embarcaciones de hasta 200 toneladas de carga y unos 40 metros de eslora, casco fino y raso, muy adecuado para

Relación de los viajes realizados por los buques-correo de la Real Armada hasta la promulgación del nuevo Reglamento del 10 de setiembre de 1809

Nombre del buque-correo	Clase de buque	Puerto llegada	Fecha de llegada	Puerto origen	Fecha salida del puerto de origen
«San Antonio» ^{3/4} (R.A.)	Bergantín-correo	Lisboa	17/dic./1802	Havana	1/oct./1802
«Descubridor» ⁴ (R.A.)	Bergantín-correo	Ferrol	30/dic./1802	Havana	1/nov./1802
«Casilda» (R.A.)	Bergantín-correo	Coruña	4/ene./1803	Cart. Indias	28/oct./1802
				Havana	14/nov./1802
«Cazador» ⁴ (R.A.)	Bergantín-correo	Bares	4/feb./1803	Veracruz	?
				Havana	?
«Batidor» ⁴ (R.A.)	Bergantín-correo	Ferrol	22/mar./1803	Montev.	22/dic./1802
«Ligero» (R.A.)	Bergantín-correo	Coruña	27/mar./1803	Montev.	31/dic./1802
«Mosca» (R.A.)	Corbeta-correo	Coruña	16/abr./1803	Cart. Indias	2/feb./1803
«Infante D. Carlos» (R.A.)	Corbeta-correo	Coruña	27/may./1803	Montev.	5/mar./1803
«Fuerte» (R.A.)	Bergantín-correo	Coruña	28/may./1803	Havana	3/abr./1803
«Casilda» (R.A.)	Bergantín-correo	Coruña	28/may./1803	Baltimore	2/may./1803
«Prnpe. de la Paz» (R.A.)	Bergantín-correo	Coruña	2/jun./1803	Veracruz	?
				Havana	?
«Urquijo» ⁴ (R.A.)	Corbeta-correo	Vigo	8/jul./1803	Havana	4/jun./1803

Notas: (R.A.) se refiere a los buques pertenecientes a la Marina de Guerra española que se les denomina de la Real Armada.

⁴ En esta época, los buques que arribaron a puerto distinto del de la Coruña fue debido a malos tiempos o problemas que les impidió ganar este puerto, haciéndoles entrar en el que mejor condiciones tenía.

«Postillón» (R.A.)	Bergantín-correo	Coruña	1/ago./1803	Veracruz	1/jun./1803
				Havana	29/jun./1803
«Príncipe de Asturias» (R.A.)	Corbeta-correo	Coruña	15/ago./1803	Montev.	30/may./1803
«Carmen» (R.A.)	Bergantín-correo	Coruña	17/ago./1803	Veracruz	17/may./1803
				Havana	7/jul./1803
«Descubridor» (R.A.)	Bergantín-correo	Coruña	21/ago./1803	Cart. Indias	2/jul./1803
				Havana	22/jul./1803
«Inf. D. Fco. de Paula» (R.A.)	Corbeta-correo	Coruña	17/set./1803	Montev.	17/jun./1803
«San Antonio» (R.A.)	Bergantín-correo	Coruña	5/oct./1803	Veracruz	26/jul./1803
				Havana	16/ago./1803
«Polux» (R.A.)	Bergantín-correo	Coruña	7/oct./1803	Veracruz	5/jul./1803
				Havana	10/ago./1803
«Palomo» (R.A.)	Bergantín-correo	Coruña	31/oct./1803	Veracruz	31/ago./1803
				Havana	8/set./1803
«Mercurio» (R.A.)	Corbeta-correo	Coruña	9/nov./1803	Montev.	31/ago./1803
«Cazador» (R.A.)	Bergantín-correo	Coruña	25/nov./1803	Cart. Indias	?
				Havana	?
				Pto. Rico	?
«Ligero» (R.A.)	Bergantín-correo	Coruña	7/dic./1803	Veracruz	4/set./1803
				Havana	8/oct./1803
«Batidor» ⁴ (R.A.)	Corbeta-correo	Ferrol	19/dic./1803	Montev.	9/oct./1803
«Casilda» (R.A.)	Bergantín-correo	Coruña	30/dic./1803	Veracruz	8/oct./1803
				Havana	10/nov./1803
«Prnpe. de la Paz» (R.A.)	Bergantín-correo	Coruña	22/ene./1804	Veracruz	11/nov./1803
				Havana	6/dic./1803
«Gembray» ⁴ (R.A.)	Corbeta-correo	Ferrol	11/mar./1804	Cart. Indias	12/oct./1803



190

«Descubridor» (R.A.)	Bergantín-correo	Coruña	16/mar./1804	Veracruz Havana	11/ene./1804 7/feb./1804
«Begoña» (R.A.)	Bergantín-correo	Coruña	19/mar./1804	Havana	9/ene./1804
«Infante D. Carlos» (R.A.)	Corbeta-correo	Muros	29/mar./1804	Montev.	4/ene./1804
«Postillón» (R.A.)	Bergantín-correo	Coruña	10/abr./1804	Cart. Indias Havana Pto. Rico	22/dic./1803 30/ene./1804 12/mar./1804
«Polux» (R.A.)	Bergantín-correo	Coruña	28/abr./1804	Veracruz Havana	10/mar./1804 27/mar./1804
«Fuerte» (R.A.)	Corbeta-correo	Coruña	23/may./1804	Montev.	9/mar./1804
«Inf. de Fco. de Paula» (R.A.)	Corbeta-correo	Coruña	26/jun./1804	Cart. Indias Havana Pto. Rico	? ? ?
«San Antonio» (R.A.)	Bergantín-correo	Coruña	3/jul./1804	Veracruz Havana	1/may./1804 27/may./1804
«Mercurio» (R.A.)	Corbeta-correo	Coruña	11/jul./1804	Montev.	17/may./1804
«Urquijo» (R.A.)	Corbeta-correo	Vigo	20/jul./1804	Havana	?
«Ligero» (R.A.)	Bergantín-correo	Coruña	5/set./1804	Cart. Indias	25/jun./1804
«Batidor» (R.A.)	Corbeta-correo	Coruña	13/set./1804	Montev.	8/jul./1804
«Prinp. de la Paz» (R.A.)	Bergantín-correo	Coruña	14/set./1804	Veracruz Havana	6/jul./1804 30/jul./1804
«Cazador» (R.A.)	Bergantín-correo	Coruña	14/set./1804	Veracruz Havana	18/jun./1804 22/jul./1804
«Paloma» (R.A.)	Bergantín-correo	Coruña	6/oct./1804	Cart. Indias Havana Pto. Rico	24/may./1804 21/jul./1804 21/ago./1804

«Mosca» (R.A.)	Corbeta-correo	Coruña	9/oct./1804	Veracruz Havana	14/jul./1804 11/ago./1804
«Descubridor» (R.A.)	Bergantín-correo	Coruña	21/oct./1804	Veracruz Havana	3/ago./1804 9/set./1804
«Príncipe de Asturias» ⁴ (R.A.)	Corbeta-correo	Ferrol	31/oct./1804	Montev.	11/set./1804
«Begoña» ⁴ (R.A.)	Bergantín-correo	Concubion	23/dic./1804	Cart. Indias	?
«Casilda» ⁴ (R.A.)	Bergantín-correo	Camariñas	29/ene./1805	Montev.	13/nov./1804
«Infante D. Carlos» ⁴ (R.A.)	Corbeta-correo	Marín	16/feb./1805	Cart. Indias	?

En los días 20, 21 y 23 de abril y el 7 de mayo de 1805 se dieron a la vela desde varios puertos de la península navegando con viento favorable hacia sus destinos las goletas de S.M. (R.A.) nombradas la «Sevillana» y la «Etruria», la barca «Carmen» y el místico «Carmen», cuyos cuatro buques conducían correspondencia para ambas Américas e islas Canarias.

«Dulce Nombre» (R.A.)	Goleta-correo	Gijón	10/set./1806	Havana	38 días
«Esperanza»	Goleta-mercante	Vigo	26/ago./1807	Guaira	44 días
«Despacho»	Fragata-mercante	Cádiz	4/nov./1808	Havana	?
«Sta. Catalina»	Goleta-mercante	Cádiz	4/nov./1808	Havana	?

El día 14 de noviembre de 1808 salió de Cádiz el siguiente convoy: navío de guerra «S. Fco. de Paula», de 74 cañones, para Veracruz, junto a los mercantes: *Para Veracruz:* fragatas «Ntra. Sra. del Rosario», «Ntra. Sra. del Carmen», «Mariana», «Ntra. Sra. del Coro»; bergantines «Ntra. Sra. de la Regla», «San Antonio»; jabeque «San Cayetano».

Para la Havana: fragatas «S. Juan Bautista», «Jesús Nazaren»; bergantines «Continencia», «San Francisco de Paula».

Para Honduras: bergantín «S. Miguel 2.º»; bombardas «Santa Bárbara».

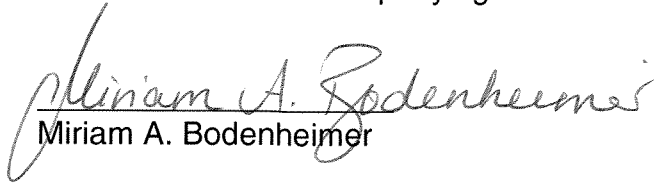
Para Maracaibo: goleta «Ntra. Sra. de los Clarines».

191

**ANNEX 5
TO EXHIBIT B
(O'Donnell Reply Declaration)**

CERTIFICATE OF ACCURACY

I, Miriam A. Bodenheimer, hereby certify that I am fluent in Spanish and English and that the following is, to the best of my knowledge and belief, a true and accurate translation of the accompanying document "Godoy's Orders" from Spanish to English.


Miriam A. Bodenheimer

RULES

Under which, according to what His Majesty has determined, the maritime Mails shall be united with the Royal Navy

1.

It being convenient and even necessary that the directive part of the expeditions destined to transport correspondence of the public to the overseas territories remain in full in the Ministry of State, the dispatch of those expeditions shall continue to be in charge of [this Ministry], being proper of it the determination of their number, and the setting of times for their departures, as well as indicating the main boxes to where they need to be directed in the Americas, and making the subdivision among them that is appropriate within the group of that correspondence.

2.

To this end, the Ministry of State shall ask the Navy for the vessels that it needs one year in advance, and they shall be at the disposal of [the Ministry of State] through the Ministry of the Navy in the number and class that they have been requested; taking them from the Royal Navy, equipped and armed according to the regulations of [the Navy], and enjoying the pleasures that these [ministries] accord their employees.

3.

As a result of this obligation in which the Navy is obligated to provide on its own to the Ministry of State warships that transport the public correspondence to the convenient overseas points, the need for said Ministry to have shipyards, ships and individuals of the navy for this object ceases; all of which shall be incorporated into the Royal Navy as of now, gathering in the Department of Ferrol everything intended for this service, budgeting annually the costs that it were to cause, and accounting for them separately.

4.

The Ministry of State shall issue its orders so that the Office of the Mails delivers, both in Spain and in America, the shipyards, vessels and naval effects that it possesses to the respective Directors of the Navy that shall be specified, according to the formalities of inventory; it being up to the Office [of the Mails] to settle its outstanding accounts until then with employees of its

maritime service. The same Ministry shall pass on to that of the Navy notice of the vessels and effects it can deliver, and the places where [the delivery] shall take place. But until next June first, up to which point the Navy is not yet in charge of sending Mails on its own, the Office [of the Mails] shall continue to dispatch them, much as it has done until now.

5.

Everything that is in la Coruña shall be delivered to the disposition of the general Captain of the Department of the Navy of Ferrol, and everything that is in Havana and Puerto Rico of the same nature to [the disposition] of the general Captain of the same [Department] in Havana; carrying out the same procedure with respect to the Commanders of the Navy of Cartagena de Indias and Montevideo, if there were to be naval equipment or belongings in those Ports for the service of the Mails.

6.

Regarding individuals, the Ministry of State shall hand over to that of the Navy a detailed payroll of the Officers that serve in the Office [of the Mails] with military rank, expressing their seniority, and accompanied by a confidential report on their conduct, aptitude and merits, so that they may be incorporated into the Navy with their corresponding ranks, maintaining their salaries if the[se salaries] were higher than those of the rank they are to obtain. And the Ministry of State shall also pass along notice of the sea Officers who serve in the Mails and their reports, so that they may also be incorporated with their respective ranks in the Navy with their salaries in cases where these are higher than those set for the Navy. But the Sailors who have served until now in the Mails shall remain in the general enrollment of this class of the Navy, and will be employed according to the scale of service that is used in their Provinces.

7.

The military Commander of the Navy in la Coruña, and the Commanders of the naval bases of America, shall exercise the functions of *principal Commanders of the maritime Mails*, being through this fact and in relation to the branch Sub-delegates of the Ministry of State, from which they shall receive the appropriate orders to the service of said ships, accounting for and representing to that channel all that belongs to this same service; and to ensure this in cases in which it can be necessary to deal with the

Administrators of the Mails Office, the Commanders shall execute this, and shall be treated with the courtesy and good harmony that is due.

8.

The principal Commanders of the Mails shall exercise sole jurisdiction over said vessels and their individuals, both in military and optional [matters], as in criminal and contentious [matters]; but [the Commander] of la Coruña shall only have the capacity to make summary [rulings], and to impose the consequent corrections in offenses that do not demand removal from the position, since in this case and any other more serious ones, the delinquents along with their behavior must be directed to appear before the Captain general of the Department of Ferrol, so that the cause be acted upon and defined in his tribunal.

9.

It shall be the responsibility of the principal Commanders to take care of the readiness of the Mails vessels, verifying it for themselves using the means that they have at their disposal, and the [Commander] of la Coruña discussing with the Captain general of the Department of Ferrol about these matters when the circumstances demand it, with the capacity to disembark and ask for the replacement of major and sea Officers, and of people that is not appropriate; but with regard to Officers of war whom he considers in this case, he shall notify the Ministry of State, through which what is appropriate shall be resolved, communicating it to the Ministry of the Navy, which shall provide what [the Ministry of State] requests of it.

10.

The principal Commanders shall be particularly careful to ensure that no fraud against the Royal Treasury is committed on mails-ships, knowing that any Commander of any of these [ships] where [such fraud] is found shall be dishonored, and shall even be deprived of his command insofar as there is omission from his part.

11.

As of the establishment of this new unit of the maritime Mails until the end of the first two years, half of said vessels shall be commanded by Officers of the Navy, bringing as second Officers those being incorporated into the Navy from the Mails, and the

other half by Officers of the [Mails], with second [Officers] of the [Navy]; with the knowledge that all of the second [Officers] shall move after one year. But after the end of the first two years, this interpolation shall cease, and after that the officers who are appointed to [mails] shall always remain in the commission of the Mails service for two years; and the crews for only one.

12.

So as to avoid any delay in the service of the public, and so that it can be carried out punctually at the indicated times, the next maritime Mails [ship] to be used shall be in the Port of La Coruña one month in advance, and another one will be on hold for any extraordinary occurrence. In cases where, due to detentions or other causes, it is not possible to replace daily the provisions that are taken out of stock on these ships ready to be employed, their crews shall be aided with the value in money of the ration of the Navy according to the pro-rata of their cost.

13.

With the notice that the Administrators of the Office of the Mails are to pass on Official paper to the principal Commanders of the day and time when the overseas correspondence will be handed over, they shall inform the Commander of the maritime Mail, who is to transport [the correspondence], that himself or via his second [commander] go to receive it and take it until leaving it safely on board.

14.

The principal Commander of the maritime Mails of la Coruña, requesting the necessary notices from the Departments of the Navy, and keeping in mind the courses that are currently valid for their navigations, shall form a new log of the[se courses] containing illustrations that can make them easier.

15.

The principal Commanders are to pay special care so that the maritime Mails always leave to sail in those water lines that are most advantageous to their voyage; nevertheless, in conserving this they receive in Europe some mercury, artillery, munitions or other cargo of effects of the Royal Treasury; and in America, gold, silver and other precious metals or even tobacco on account of the same: the only cargoes that are to be put on board.

16.

In cases in which, as has been said, specie [*“caudales”*] is put on board of the maritime Mails on their return from the Americas, the respective Commanders shall have the position of Master of silver, which they shall carry out in the generally established way.

17.

In the bases of the Navy in America, the subsistence of which depends on rents, the Office of the Mails shall aid the vessels meant for this service with the necessary specie [*“caudales”*], the Administrators who facilitate th[is specie] giving detailed notice to the Ministry of State, and the account of [its] investment shall be directed by the Commanders of the Navy to the Ministry of the Navy for its examination and effects that may be appropriate.

18.

And so that there may be in the Board of General Management of the Mails in Madrid a person distinguished and of knowledge who can educate the Board on various occasions that may occur relating to the maritime Mails with the general Office of the branch, and for any other purposes that the Ministry of State deems appropriate, the Ministry of State shall elect with royal approval, as a member of the aforementioned Board, an Officer of the Navy of those that are Advisers of the Supreme Council of War, giving notice to the Ministry of the Navy of the general or specific Officer who has been elected.

Madrid, April 6, 1802. =The Prince of the Peace.

REGLAS

Baxo las quales, segun ha determinado S. M., han de quedar reunidos á la Real Armada los Correos marítimos.

1.

Siendo conveniente y aun preciso que la parte directiva de las expediciones destinadas á conducir la correspondencia del público á los dominios ultramarinos se conserve íntegra en el Ministerio de Estado, continuará á cargo de este el despacho de aquellas expediciones, siéndole peculiar la determinación de su número, y fixar las épocas de sus salidas, así como señalar las caxas principales á donde han de dirigirse en las Américas, y la subdivision que corresponda hacerse en ellas del conjunto de aquella correspondencia.

2.

A este fin pedirá el Ministerio de Estado al de Marina las embarcaciones que necesite con anticipacion de un año, y por el Ministerio de Marina se tendrán á disposicion del primero en el número y de las clases que se hubieren solicitado; tomándolas de la Real Armada, equipadas y armadas segun los reglamentos de ella, y disfrutando los goces que estos determinan sus empleados.

3.

Por consecuencia de esta obligacion en que se constituye la Marina de proveer por sí propia al Ministerio de Estado de buques de guerra que conduzcan la correspondencia del público á los puntos de ultramar que convenga, cesa la necesidad de que para este objeto tenga aquel Ministerio arsenales, buques é individuos

R. 98/539
T. C. 18/82

de marina; los cuales todos quedarán incorporados á la Real Armada desde luego, reuniéndose en el Departamento de Ferrol todo lo destinado á este servicio, presuponiéndose anualmente los gastos que haya de causar, y llevándose de ellos cuenta separada.

4.

El Ministerio de Estado expedirá sus órdenes para que la Renta de Correos entregue, tanto en España como en América, á los respectivos Xefes de Marina, que se dirá, los arsenales, buques y efectos navales que posea, baxo las formalidades de inventario; quedando al cargo de la Renta solventar las cuentas pendientes hasta entonces con los empleados en su servicio marítimo. El mismo Ministerio pasará al de Marina noticia de los buques y efectos cuya entrega dispone, y de los parages en que se verificará. Pero hasta primero de Junio próximo, en que la Marina no se hace cargo de expedir por sí propia los Correos, seguirá despachándolos la Renta como hasta aquí sin hacer novedad.

5.

A disposicion del Capitan general del Departamento de Marina de Ferrol se entregará todo lo que exista en la Coruña, y á la del Comandante general de la misma en la Havana todo lo que haya de igual naturaleza allí y en Puerto-Rico; verificándose lo propio con respecto á los Comandantes de Marina de Cartagena de Indias y Montevideo, si hubiese en estos Puertos pertrechos ó enseres navales para servicio de los Correos.

6.

Por lo que hace á individuos, el Ministerio de Estado pasará al de Marina una nómina circunstanciada de los Oficiales que con graduacion militar sirven en la

Renta, expresiva de su antigüedad, y acompañada de un informe reservado de su conducta, aptitud y méritos, para que queden incorporados á la Armada á las clases correspondientes, conservando sus sueldos si fueren superiores al del grado á que obtien. Y tambien pasará aquel Ministerio noticia de los Oficiales de mar que sirvan en los Correos y sus informes, para que queden asimismo incorporados á sus respectivas clases de la Armada con sus sueldos en caso de ser mayores de los señalados para esta. Pero la Marinería que ha servido hasta ahora en Correos quedará inclusa en la matrícula general de esta clase de la Marina, y se empleará segun la escala de servicio que rige en las Provincias de ella.

7.

El Comandante militar de Marina en la Coruña, y los Comandantes de los apostaderos de América, ejercerán las funciones de *Comandantes principales de Correos marítimos*, siendo por este hecho y con relacion al ramo Subdelegados del Ministerio de Estado, de quien recibirán las órdenes correspondientes al servicio de dichos buques, dando cuenta y representando á aquella via todo lo perteneciente al mismo servicio; y para asegurar este en los casos en que puede ser preciso tratar con los Administradores de la Renta, lo practicarán los Comandantes, y serán correspondidos con la urbanidad y buena armonía que es debido.

8.

Los Comandantes principales de Correos ejercerán única jurisdiccion sobre dichas embarcaciones y sus individuos, así en lo militar y facultativo como en lo criminal y contencioso; pero el de la Coruña solo tendrá facultad para hacer formar sumarias, é imponer las correcciones consiguientes en delitos que no exijan remo-

cion del destino, pues en tal caso y en cualesquiera otros de gravedad, ha de dirigir los delinquentes con lo actuado á disposicion del Capitan general del Departamento de Ferrol, para que en su tribunal se actue y defina la causa.

9.

Será de cargo de los Comandantes principales cuidar del apresto de los buques Correos, verificándolo por sí mismos segun los medios que tienen á su disposicion, y entendiéndose el de la Coruña sobre estas materias con el Capitan general del Departamento de Ferrol quando las circunstancias lo exijan, con facultad de desembarcar y pedir el reemplazo de Oficiales mayores y de mar, y de la gente que no sea á propósito; pero por lo que hace á Oficiales de guerra á quienes considere en este caso, deberá dar cuenta al Ministerio de Estado, por donde se resolverá lo que corresponda, comunicándolo al de Marina, que proveerá á lo que aquel solicite en esta parte.

10.

Guiarán particularmente los Comandantes principales que en los buques Correos no se cometan fraudes contra la Real Hacienda, en inteligencia de que al Comandante de qualquiera de ellos donde se encontrase le servirá de demérito, y aun se le privará del mando siempre que resulte omision de su parte.

11.

Desde el establecimiento de esta nueva planta de Correos marítimos hasta cumplirse dos años estarán mandados la mitad de dichos buques por Oficiales de la Armada, llevando de segundos Oficiales de los que se incorporen á ella procedentes de Correos, y la otra mitad por Oficiales de estos, con segundos de aquella; en inte-

ligencia de que unos y otros segundos han de mudarse al año. Pero pasado el primer bienio cesará esta interpolacion, y en lo sucesivo será siempre de dos años el tiempo que permanezcan en la comision del servicio de Correos los Oficiales que para él se nombren; y de solo una las tripulaciones.

12.

Para que no padezca el menor atraso el servicio del público, y pueda cumplirse puntualmente en las épocas señaladas, deberá estar con un mes de anticipacion en el Puerto de la Coruña el Correo marítimo próximo á ser empleado, y habrá de reten otro de ellos para qualquiera ocurrencia extraordinaria. En los casos de que por detenciones ú otras causas no hubiere facilidad de reemplazar con diarias el consumo de víveres que hagan de su repuesto estos buques prontos á ser empleados, se socorrerá á sus tripulaciones con el valor en dinero de la racion de Armada segun el prorrateo de su importe.

13.

Con presencia del aviso que los Administradores de la Renta de Correos han de pasar en papel de Oficio á los Comandantes principales del dia y hora en que ha de verificarse la entrega de la correspondencia ultramarina, prevendrán estos al Comandante del Correo marítimo, que haya de conducirla, que por sí ó su segundo pase á recibirla y acompañarla hasta dexarla á bordo asegurada.

14.

El Comandante principal de Correos marítimos de la Coruña, pidiendo las noticias necesarias á los Departamentos de Marina, y con presencia de las derrotas que actualmente rigen para las navegaciones de aquellos, for-

mará nuevo quaderno de ellas que contenga las ilustraciones que puedan facilitarlas.

15.

Han de poner los Comandantes principales especial esmero en que los Correos marítimos salgan siempre á navegar en aquella línea de agua mas ventajosa á su andar; sin embargo de que conservando esta reciban en Europa algun azogue, artillería, municiones ú otra carga de efectos de Real Hacienda; y en América oro, plata y otros géneros preciosos, ó bien tabaco por cuenta de la misma: únicos cargamentos que han de ponerse á sus bordos.

16.

En los casos en que como queda dicho se embarquen caudales á bordo de los Correos marítimos á su regreso de las Américas, corresponderá á sus respectivos Comandantes el cargo de Maestres de plata, que desempeñarán en la forma generalmente establecida.

17.

En los apostaderos de Marina en América, cuya subsistencia depende de situados, deberá socorrer la Renta de Correos con los caudales necesarios á los buques destinados á este servicio, pasando noticia circunstanciada los Administradores que los faciliten al Ministerio de Estado, y la cuenta de su inversion la dirigirán los Comandantes de Marina al Ministerio de ella para su exámen y efectos á que haya lugar.

18.

Yrá fin de que en la Junta de Dirección general de Correos de Madrid haya una persona caracterizada y de conocimientos que pueda ilustrarla en las varias ocasiones que ocurran de tratarse en ella asuntos relativos ó de

incidencia de Correos marítimos con la Renta general del ramo, y para cualesquiera otros fines que el Ministerio de Estado tenga por conveniente, elegirá este con real aprobacion, para vocal de la expresada Junta, á un Oficial de Marina de los que sean Consejeros del Supremo Consejo de la Guerra, dando aviso al Ministerio de Marina del Oficial general ó particular en quien haya recaido la eleccion.

Madrid 6 de Abril de 1802. — El Príncipe de la Paz.