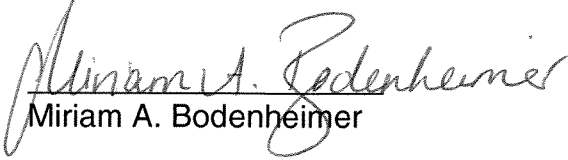


**ANNEX 6  
TO EXHIBIT B  
(O'Donnell Reply Declaration)**

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 "Heredia Herrera excerpts" from Spanish to English.

  
Miriam A. Bodenheimer

V

**Colloquium of  
American-Canary Island History  
(1982)**

**International Colloquium of Maritime History**

THE DOCUMENTAL COLLECTIONS OF THE  
“MARITIME MAILS”: A SECTION OF THE GENERAL

ARCHIVE OF THE INDIES

ANTONIO HEREDIA HERRERA  
Government Corps of Archivists

[Seal]

VOLUME IV

Most Excellent Interinsular Provincial Association of Cabildos de Las Palmas

Most Excellent Insular Cabildo of Gran Canaria

[. . .]

[Page 857]

[. . .]

Thus this other report proposing the establishment of a monthly mail with America was initiated.

From the start, two “boxes” were to be established, one in el Ferrol and the other in Puerto Rico or Havana, as centers of distribution. The option of el Ferrol stemmed from the fact that its location implied greater brevity in the voyages and greater security in times of war.

The vessels intended for mails would be sloops of 40 or 50 tons and would not have any other purpose than the transport of correspondence and furthermore a numerous crew would not be necessary: only one pilot, as captain and master, three sailors, one serving as boatswain, a cabin boy and a St. Elmo’s boy.

The service would be carried out with eight sloops, four in Ferrol and four in America, with six always being in service and two spare ones. Other smaller sloops would carry out the service between Puerto Rico or Havana and the surrounding lands, in the South Sea, four vessels would be available, two in Panama and two in Payta. Along with the speeding up of the maritime mails, identifying the round-trip lines of communication, between Kingdoms, it proposes the improvement of the land mails, which up to that point did not maintain communications between provinces, to the extreme that in order to send a letter from Peru to New Spain, it had to be sent to the peninsula and returned to Mexico.

Communication among the lands of His Majesty being the principal goal of these mails, the ports would be regulated in accordance with distances, in such a way as to suffice to support them.

Having consulted various opinions, in 1764 by Royal Decree on August 26 a common mail of the sea between Spain and the Indies was established for the first time, with its own set of characteristics, thus channeling communications, through correspondence, between the peninsula and those territories.<sup>5</sup> As of this moment, a vessel would leave every month with

[Page 858]

all the letters directed to the Overseas territories [*“Ultramar”*], from the port of La Coruña heading toward Havana, and from there the return voyage to La Coruña would be launched later. Havana became the center of distribution for documents with shipments in sloops and *paquebots* to Veracruz, Tierra Firme, and Peru. In the course of the *paquebot* to Havana, correspondence would be left along the way in Puerto Rico and Santo Domingo.

Between Buenos Aires and the Galician port [of La Coruña] a direct communication with departure every two months was established.

---

<sup>5</sup> The Provisional regulation of Maritime Mail of Spain and its Occidental Indies. Printed. A.G.I. Correos, 484.

The creation of the maritime mails will also affect the administrative system of the income of the Indies and of the peninsula.

[. . .]

In 1777, the Royal Ordinance of the maritime Mails is published and the General Management of the Mails is established in Madrid. According to the text of said Ordinance, a main administration would exist in Havana, where the treasury of the [mails] office is established, with Santa Fe, Veracruz, Mexico, Guatemala, Cartagena, Puerto Rico and Santo Domingo being subordinated to it. Buenos Aires remains separate.

An important milestone in the history of the maritime Mail would be the incorporation of it into the Royal Navy by regulation of the Prince of Peace on April 6, 1802,[] with the Ministry of State retaining the management of the dispatch of expeditions (number, departure times, etc.) and the Ministry of the Navy being in charge of the vessels. The former had to request the vessels, the quantity and class one year in advance. Another consequence

[Page 859]

of this new situation would be that all of the shipyards destined for the [mails] office would come to depend on the Royal Navy, with everything marked for this service assembled in El Ferrol.

The maritime mails did not limit themselves to the shipment of correspondence, but rather they also acted as habitual means of transport for individuals who could remit materials and money after the payment of freight. They were also a habitual means of transport for passengers, always with the limitation of the conditions of the vessel and its preferred cargo.

[. . .]

[Page 870]

[. . .]

### *Navigation Logs*

These are books of log manuscripts of the mail-ships' course kept by their captains. Each one of them begins by describing the technical characteristics of the ship: draught, speed, sails, masts, followed by the course properly described with all of the daily reports of the voyage.

The tonnage of the mails-ships varied between 106 and 430 tons and the number of crew members varied between 38 and 118 men. The types of vessels used were very varied: brigantine, corvette, schooner, lugger, etc.

[. . .]

[Page 872]

The purpose of this report, which is nothing more than the Guide to this collection of mails, has been to call attention to the richness of information of these papers that constitute Section VIII of the General Archive of the Indies in Seville and that until now, perhaps due to the lack of an up-to-date description, was one of the least consulted Sections.



351/13

V

**COLOQUIO DE HISTORIA  
CANARIO -AMERICANA  
(1982)**

Coloquio Internacional de Historia Marítima

LOS FONDOS DOCUMENTALES DE LOS

«CORREOS MARITIMOS»: UNA SECCION DEL ARCHIVO

GENERAL DE INDIAS

ANTONIA HEREDIA HERRERA

Cuerpo Facultativo de Archiveros



TOMO IV

Excmo. Mancomunidad Provincial Interinsular de Cabildos de Las Palmas  
Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria



R. 25. 288

LOS FONDOS DOCUMENTALES DE LOS

«CORREOS MARITIMOS»: UNA SECCION DEL ARCHIVO

GENERAL DE INDIAS

ANTONIA HEREDIA HERRERA

Cuerpo Facultativo de Archiveros



Por Real Provisión de 14 de mayo de 1514, la reina doña Juana nombra al cronista Lorenzo Galíndez de Carvajal, primer correo de Indias, desempeñándolo él y su familia, mediante tenientes, hasta que en 1706 Felipe V incorpora el oficio de correo mayor a la corona. Esta decisión no fue efectiva en tanto en cuanto que los derechos concedidos a Galíndez de Carvajal permanecían y la sucesión no queda zanjada hasta tiempos de Carlos III que incorpora el oficio realmente a la corona.

Desde 1747 los asuntos dependientes del ramo estarán desempeñados por los Superintendentes Generales, cargos que recaen en los primeros Secretarios de Estado y del Despacho, y como subdelegados de éstos, los jueces administradores generales en Madrid y los subdelegados en provincias, con inhibición de cualquier tribunal, entendiéndose el Consejo de Hacienda en las apelaciones de las sentencias de aquéllos<sup>1</sup>.

El ejemplo de Inglaterra que mantiene un correo ordinario semanal con sus dominios de América septentrional y le permite un conocimiento puntual y rápido de lo que ocurre en aquellas tierras, mueve a Campomanes a proponer un correo marítimo regular encaminado a conseguir «una mejor policía de reino y a una circulación interior y exterior del tráfico». Fue un informe preparado por Campomanes para los Administradores de la renta en 1762<sup>2</sup>. No lo plantea como un proyecto de Hacienda para conseguir nuevos ingresos sino como una necesidad política para mantener la relación con aquellos vasallos y la comunicación de las órdenes de la corona. La salida del lerargo de la guerra podía ser ésta, para el comercio.

Trata el autor del informe, haciendo historia de ambos correos a través del articulado de la Recopilación de las noticias facilitadas por Veitia Linage, aclarar los derechos de la Real Hacienda sin perjudicar a los que hasta

1. ALCAZAR, Cayetano: *Historia del Correo en América*, Madrid, 1920.
2. Madrid, 10 julio 1762. A.G.I. Correos, 462 B

ahora habían sido sus beneficiarios y proponer como necesaria la regulación de un correo único entre España e Indias mediante jabeques que, hasta ahora, circulaba a través de floras, galcones, avisos despachados por el Consulado o navíos sueltos de cualquier calidad.

Varias soluciones propone Campomanes. En primer lugar, reorganizar los viajes de los avisos del Consulado<sup>3</sup>, de tal forma que siempre haya avisos de ida y de vuelta a América, pero ofrecen el inconveniente del bloqueo en tiempo de guerra del Puerto de Cádiz junto con la poca defensa que ofrecen. Existe además otra traba: la dependencia de las salidas, de las presiones económicas del Consulado andaluz que siempre antepondrá sus intereses a los de la comunicación.

La segunda solución estriba en el mantenimiento por parte de la Real Hacienda de 12 jabeques que saldrían de los puertos del Norte y viajarían continuamente a América con la correspondencia y además llevarían armas, municiones, petrechos, por cuenta de S.M. y transportasen a empleados en Indias y sus equipajes y libros, cuyos fletes indemnizarían de los gastos a la Real Hacienda quedando libres los ingresos de los portes de las cartas.

Aboga sin embargo Campomanes por la solución que propone en tercer lugar que no es otra que dar libertad a 12 patrones de jabeques para que por su cuenta realicen viajes a Indias con mercancías, obligándose en primer lugar a llevar y traer la correspondencia. Las ventajitas son la ausencia de desembolso por parte de la Real Hacienda y los ingresos de los portes y de los derechos de los embarques y retornos, aparte de que la marina mercante queda aumentada con 12 embarcaciones.

Los jabeques, como barcos ligeros y pequeños, son para el realizador del informe la solución a esa ausencia de protección que la marina en las circunstancias actuales ofrece y que por su rapidez podrán huir de las embarcaciones enemigas grandes y de guerra y por su fuerza podrán hacer frente a los pequeños corsarios.

También de este tiempo es otro informe, sin firma y sin fecha<sup>4</sup> que recalca que la ruina del tráfico mercantil está en la falta de comunicación entre España e Indias:

«Una de las causas del atraso de nuestro comercio con la América es sin duda la falta de correspondencia seguida, de España a aquellos dominios. Las noticias que de ellos tenemos son por lo regular tardas y contingentes, como que están fiadas a los registros o avisos que tarde y sin regularidad alguna se suelen despachar».

Así se iniciaba este otro informe que proponía el establecimiento de un correo mensual con América.

De entrada habían de establecerse dos «caxas» una en Ferrol y otra en Puerto Rico o La Habana, como centros de distribución. La opción por el Ferrol estribaba en que su situación presuponia mayor brevedad en los viajes y mayor seguridad en tiempos de guerra.

Los barcos destinados a correos serían balandras de 40 a 50 toneladas y no tendrían otra finalidad que el transporte de la correspondencia y además no sería precisa una tripulación numerosa: sólo un piloto, como capitán y maestre, tres marineros, sirviendo uno de contramaestre, un grumete y un muchacho de San Telmo.

El servicio se haría con ocho balandras, cuatro en Ferrol y cuatro en América, estando siempre seis de servicio y dos de repuesto. Otras balandras harían el servicio entre Puerto Rico o La Habana y las tierras circundantes, en el Mar del Sur se dispondrían de cuatro embarcaciones, dos en Panamá y dos en Payta. Junto a la agilización del correo marítimo, señalando las líneas de comunicación de ida y venida, entre unos reinos y otros, propone la mejora de los correos terrestres que hasta la fecha no mantienen comunicación entre una provincia y otra, hasta el extremo de que para enviar una carta de Perú a Nueva España, ha de remitirse a la península y reexpedirla a México.

Siendo el principal fin de estos correos la comunicación entre los dominios de S.M., los portes se regularían de acuerdo a las distancias, de tal manera que basten para sostenerlos.

Consultados unos y otros pareceres, en 1764 por Real Cédula de 26 de agosto se establece por primera vez, con unas características propias, un correo de mar ordinario entre España y las Indias, canalizando así la comunicación, a través de la correspondencia, entre la península y aquellos territorios<sup>5</sup>. A partir de este momento, mensualmente habría de salir un navío con

3. HEREDIA HERRERA, Antonia: *Asiento con el Consulado de Cádiz en 1720 para el despacho de avisos*, en *La burguesía mercantil gaditana* (1650-1868), Cádiz, 1976, pp. 163-172.

4. A. G. I. Correos, 462 B.

5. El Reglamento provisional del Correo marítimo de España y sus Indias Occidentales, impreso. A. G. I. Correos, 484.

todas las cartas dirigidas a Ultramar, desde el puerto de La Coruña con destino a La Habana y desde allí a La Coruña se emprendería más tarde el tornavaje. La Habana se convierte en centro de distribución de pliegos con envíos en balandras y paquebotes a Veracruz, Tierra Firme y Perú. En la derrota del paquebote a La Habana se dejará la correspondencia, al paso, en Puerto Rico y Santo Domingo.

Entre Buenos Aires y el puerto gallego pronto se establece una comunicación directa con salida cada dos meses.

La creación de los correos marítimos va a afectar también al sistema administrativo de la renta en Indias y en la península.

Entre 1765 y 1769 se incorporan a la corona los oficios de Correo mayor enajenados en América y empiezan a producirse problemas de competencia por rozar asuntos de comercio y navegación. Para soslayar cuestiones jurisdiccionales y para liberar al Consejo de Hacienda de la multiplicidad de gestiones que lo acosan, se crea en 20 de diciembre de 1776 un Tribunal Superior o Real Junta de Correos y postas de España y de las Indias, presidida por el Superintendente General de Correos e integrada por cuatro ministros togados (uno del Consejo de Castilla, otro del de Guerra, otro de Indias y el cuarto de Hacienda); los Directores Generales, ministros de capa y espada del Consejo de Hacienda, el contador general en calidad de secretario y el fiscal de la renta. En primera instancia conocerán los Subdelegados del Superintendente General en España y en Indias.

En 1777 se publica la Real Ordenanza del Correo marítimo<sup>6</sup> y se establece en Madrid la Dirección General de Correos. Según el texto de dicha Ordenanza existirá una administración principal en La Habana, donde quedará establecida la tesorería de la renta, estándole subordinadas Santa Fe, Veracruz, México, Guatemala, Cartagena, Puerto Rico y Santo Domingo. Aparte queda Buenos Aires.

Hito importante en la historia del Correo marítimo será la incorporación de éste a la Real Armada por disposición del príncipe de la Paz de 6 de abril de 1807, conservando el Ministerio de Estado la gestión del despacho de las expediciones (número, épocas de salida, etc.) y siendo las embarcaciones del cargo del Ministerio de Marina. Aquél había de solicitar con anticipación de un año las embarcaciones, la cantidad y clases. Otra consecuencia

de esta nueva situación será que todos los arsenales destinados a la renta pasarán a depender de la Real Armada reuniéndose en el departamento de El Ferrol todo lo destinado a este servicio.

Los correos marítimos no se limitaron a las remesas de correspondencia, sino que actuaron también como medios habituales de transporte para los particulares que podían remitir género y dinero tras el pago de los fletes. Fueron también medio habitual de transporte de pasajeros, limitado siempre a las condiciones del navío y de su carga preferente.

Desde el establecimiento de los correos marítimos fue práctica que los fletes de los géneros que embarcaban los particulares en La Coruña en las fragatas-correos se cobrasen en destino en la moneda usual del país o «macuquina» hasta que en 1790 se estableció su cobro en pesos fuertes o reales de plata. En cambio, el transporte de los pasajeros había de pagarse en pesos dobles cobrándose en el lugar de partida<sup>8</sup>.

Los correos marítimos también van a jugar un papel importantísimo a fines del XVIII en el transporte de tropas<sup>9</sup>.

A título indicativo voy a dar algunos ejemplos de la carga de los correos. En 1783 la fragata «Lanzarote» en su ruta de Montevideo a La Coruña transportó: 2 pasajeros, 1618 piezas de cueros, 100.974 pesos de partículas y 274 de la renta; en 1784 la fragata «Infanta» en su viaje de igual ruta llevó: 7.957 piezas de cueros, 30 arrobas de sebo y 52.354 pesos fuertes. En 1789 las cantidades aumentan sensiblemente en la fragata Princesa que vino de Montevideo; vinieron registrados 6.261.982 reales de vellón y en 1791 se trajeron en la misma fragata 8.919.802 reales de vellón. Y como datos globales para los trece años, de 1778 a 1793, vinieron registrados, de particulares procedentes de La Habana y Buenos Aires, 410.988.451 reales<sup>10</sup> bis.

También como indicativo, el volumen de correspondencia transportada. La «Cantabria» en 1785 transportó 978 cartas sencillas, 150 dobles, 27 triples, 57 de peso, 130 francas y 9 certificados y en 1784, el «Rey» conducía 707 sencillas, 66 dobles, 9 triples, 17 de peso, 97 francas y 1 certificado<sup>10</sup>.

8. Los precios de los fletes hubieron de competir con los ofrecidos por los navíos de comercio libre.

9. Reglamento de transporte en los buques correos, aprobado en 25 de abril de 1790, en el que se habla el equipaje que pueden embarcar los cadetes, guardamarcas, oficiales, etc. del ejército. A. G. I. Correos, 435 B. - Nuevo Reglamento para el transporte de la tropa en los buques correos, Coruña, 12 de abril de 1797. A. G. I. Correos, 442 A.

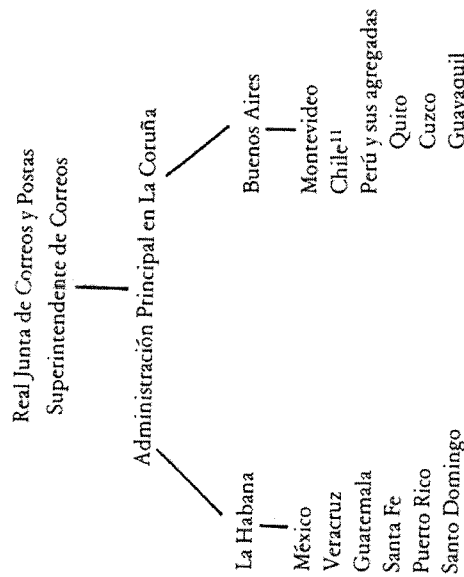
10. A. G. I. Correos, 186 B.

10 bis. A. G. I. Correos, 482 B.

6. ALCÁZAR, Cayetano, *ob. cit.*, pp. 232 y ss.

7. «Reglas baxo las quales segun ha determinado S. M. han de quedar reunidos a la Real Armada los correos marítimos», Madrid, 6 de abril de 1802 (impreso). A. G. I. Correos, 332.

Veamos ahora el cuadro orgánico de la Administración de la renta: tenemos en la cúspide, y como órganos rectores en la península, la Real Junta de Correos y Postas y el superintendente de correos, inmediatamente la Administración Principal, establecida en La Coruña, que canalizará todas las relaciones con los territorios ultramarinos a través de dos grandes núcleos o administraciones que serán La Habana y Buenos Aires a las que a su vez le estarán agregadas una serie de administraciones, a la cabeza de las cuales estará un Administrador, estando cada una de éstas integradas por Administraciones sufragáneas. También en Santa Cruz de Tenerife quedó establecida una Administración.



Años más tarde se crean en la península otras dos administraciones, la de Cádiz y la de Bilbao.

El Administrador de La Coruña había de empacar toda la correspondencia en diferentes cajones antes de embarcarla. Nueve cajones perfecta-

11. En 1794 se erigen en Administraciones principales Chile y Potosí con independencia de Buenos Aires.

mente señalizados para Puerto Rico, Santo Domingo, Cuba, Nueva España-Veracruz-Guatemala, Campeche y Honduras, Tierra Firme-Cartagena-Santa Fe-Panamá, Quito, Perú-Chile-Charcas-Buenos Aires, y por último la de Caracas-Santa Marta-Margarita-Trinidad-Cumaná y Río Orinoco que se dejaba en Puerto Rico.

Los aranceles de las cartas eran para una carta sencilla: 4 reales de vellón en España y 3 rs. de plata fuerte en Indias, y para una carta doble 9 rs. de vellón en España y 5 rs. de plata fuerte en Indias.

En Indias cada una de las Administraciones Principal o Agregada tenía a su cabeza un administrador<sup>12</sup> auxiliado de un oficial mayor o interventor, de varios oficiales de estafetas, de los carteros y de algunos mozos de oficio (portero, limpiadoras). Vinculados a esta plantilla estarán también los maestros de postas obligados a mantener un número determinado de caballos y los postillones que, como ayudantes de los primeros cuidarán de los caballos y acompañarán y retornarán a los caballos de vacío. En Potosí se destinaron a cada tambor o posta cuatro mitayos para guarda y pastoreo de los caballos.

Cada una de las Administraciones tenía establecida una red de estafetas y su cantidad era variable pero siempre numerosa<sup>13</sup>. ¿Cómo funcionaban las estafetas? Cada una había de llevar para su contabilidad cuatro libros principales: el de caja, de certificados, franquicias, gastos de administración y oficio, más un libro de expediciones donde se asentaban las cartas y pliegos que se remitían a los administradores de cualquier estafeta.

El pago de las cartas era inexcusable, incluso los pliegos del Real Servicio que se pagaban de penas de cámara. Los pliegos y cartas denominadas

12. El sueldo del Administrador de Montevideo era de 1.500 ps. al año hasta 1790 y 2.000 a partir de esa fecha. A. G. I. Correos. 187 A.

13. Así, las estafetas agregadas a Santa Fe eran: Popayán, Camargo, Neyba, Cucurá, Tunja, Mesa, Zipaquirá, Socorro, Pie de la Cuesta, Girón, Medellín, Pore, Río Negro, Bucaramanga, Labranza Grande, Quilichao, Cali, Ibaguá, Buga.

Las de Santiago en un principio sólo Valparaíso y la Concepción, más San Fernando, San Agustín de Talca, Cauquenes y Valdivia creadas en 1775 y Valdivia creada en 1776 y más tarde en 1786 San Luis, Mendoza, San Juan, Quillota, Rancagua, Curico, Chillan Chilloc, Aconcagua, Petorca, Puyo, Curuz, Barraca, Mincha, Coquimbo, Guasco y Cipiaco.

Las de Potosí en 1786: Cotagaita, Tupiza, Zintzi, Tarija, Plata o Chuquisaca, Santa Cruz, Chilon, Cochabamba, Oruro, Carangas, Sicasica, Paz, Chuquito, Hllabe, Puno, Ayayiri, Pucara.

Las de Montevideo: Maldonado, San Carlos y Santa Teresa en 1786. Entre otras.

14. Instrucción a la Estafeta de Veracruz, julio 1766, impres.

de «aviso» habían de pagarse en el lugar de expedición con la obligación de entregarse a sus destinatarios, obviando el caso, ocurrido a veces precisamente con las autoridades a quienes iban destinadas, que eludieran recogerlas.

La pena para los interceptadores de la correspondencia era de 10 años en galeras.

Incluso los reos tenían derecho a recibir las cartas que les fueran dirigidas, disponiendo, si no sabían leer, quién había de leerlas.

Desde la creación de los correos marítimos estuvo establecido el puntual despacho de las valijas y la rápida entrega de la correspondencia. Ninguna carta podía transportarse fuera de las valijas que habían de ir cerradas. Ni el dinero, ni los objetos podían tampoco ir dentro de estas valijas.

Los postillones y maestros de postas estuvieron exentos de cargas concejiles y de milicia, de alojamientos, quintas y levadas.

Ya he dicho al principio que los correos tanto marítimos como terrestres no se limitaron al transporte de la correspondencia. En tierra, las administraciones empiezan a establecer los correos de «encomendadas» para lo cual en valijas aparte, con cadenas y candados, se conducen no sólo los caudales de particulares en plata sellada, sino también en pasta y alhajas, además de oro. Para control de este transporte en el libro registro de encomendadas se asentaban los envíos, se entregaban recibos al interesado y se hacían las correspondientes diligencias de comprobación, a la salida y en destino. Que- daba totalmente prohibido llevar «encomendadas» fuera de registro<sup>15</sup>.

En Montevideo, el registro de caudales se hacía al regreso de los capitales de Buenos Aires, para lo cual se ponían carteles anunciadores del día del cierre del registro. Los comerciantes registraban su plata tras presentar el justificante del pago del 1% al Consulado de Lima. El recibo al interesado y los cierres con clavos en las cajas aseguraban la operación.

La conducción conjunta de la correspondencia y de las encomendadas ocasionó retrasos notables en el reparto de las cartas que era el objetivo prioritario. Para agilizar el sistema, en Buenos Aires se establecen, junto con los correos terrestres mensuales y habituales para la correspondencia, los de encomendadas que saldrán cada dos meses (30 enero, 30 marzo, 30 mayo, 30 julio, 30 septiembre, 30 noviembre) fijándose los aranceles según la distan-

cia. El tiempo que un correo de encomienda tardaba de Potosí a Buenos Aires era de unos 52 días. En Chile la renta cobraba en los correos de encomendadas con destino a Buenos Aires un 1% en los pesos fuertes y 1/2% en los doblones.

La distancia y las dificultades del terreno y la falta de buenas vías de comunicación obstaculizaron el buen funcionamiento de los correos. En Santiago de Chile hubo de establecerse que los cajones de pliegos y cajas procedentes de Buenos Aires no habían de pesar más de media arroba para hacer más cómodo su transporte por los «chasquis» que habían de transitar a pie y encima de la nieve, por la cordillera.

Nada más elocuente a este respecto que un párrafo del texto del «Proyecto de Correos entre La Habana y Perú», de 8 de septiembre de 1765, en el que explica la tardanza de seis, siete u ocho meses de una carta desde La Habana a Lima:

«Las cartas que se dirigen al Perú por Carraena han de transitar por Santa Fe, Popayan, Quito, Piura y Lima; cada uno de estos tránsitos además de lo largo que en sí es, por las bueltas y rodeos extraordinarios que hacen los caminos, está propenso a otras muchas dificultades y embarazos que concurren a hacerlos más dilatados. El río de la Magdalena en sus crecientes, y los indios brabos que pueblan sus orillas, son un embarazo para la pronta conducción hasta Santa Fe; los demás ríos caudalosos y paramos que se atraviesan desde allí a Quito no son de menos inconveniente y no pocas veces peligran pliegos y conductores: desde Quito a Piura también ay dificultades por ser aquellos pays de cordillera, pero no son tantas como las antecedentes por estar mas poblado aquel reyno, sin embargo de que en el inbierno ay bastantes embarazos con los ríos y con las muchas aguas que impossibilitan los caminos; desde Piura a Lima es pais llano y facil y aunque ay ríos caudalosos que pasar, para las grandes corrientes tienen proporción de puertos con algun corto rodeo y balsas.»

Frente a esto los intentos de las Administración de facilitar la comunicación con todas las zonas, incluso las más alejadas. Así en Chile se intentan los servicios con las últimas costas magallánicas e incluso llegar hasta Chile por medio de piraguas y embarcaciones ligeras.

15. Cfr. Ordenanzas de encomendadas de Santa Fe, 19 de enero de 1802. A. G. I. Correos, 216 A.

## DESCRIPCIÓN DE LAS SERIES

Documentalmente los papeles que constituyen hoy la Sección de Correos están organizados en tres grupos: el primero constituido por las Administraciones ultramarinas (Buenos Aires, Caracas, Cartagena de Indias, Chile, Guatemala, Lima, México, Montevideo, Santa Fe, Veracruz, Puerto Rico, Santo Domingo, Manila) y el segundo por las Administraciones peninsulares (Bilbao, Cádiz, La Coruña) y el tercero denominado «Generales» con un carácter misceláneo y que contempla la gestión de la superintendencia y de la Dirección General de Correos en Madrid y sus relaciones con las diferentes Administraciones.

### CUADRO DE CLASIFICACION DE FONDOS DE CORREOS

#### ADMINISTRACIONES DE CORREOS ULTRAMARINOS

Buenos Aires (leg. 1-50)  
Caracas (legs. 51 A-68 B)  
Cartagena (legs. 69 A-85 B)  
Chile (legs. 86 A-89 C)  
Guatemala (legs. 90 A-101 B)  
Lima (legs. 102 A-140 B)  
Cuzco (legs. 140 C-140 D)  
México (legs. 141 A-184)  
Montevideo (185 A-204 A)  
Potosí (205 A-212 B)  
Santa Fe (213 A-229 B)  
Veracruz (230 A-255 B)  
La Habana (256 A-331 B)  
Puerto Rico (332 A-343 B)  
Santo Domingo (334 A-352 B)  
Manila (353 A-353 B)

#### ADMINISTRACIONES PENINSULARES

Bilbao (legs. 354 A-368 B)  
Cádiz (legs. 369 A-373 B)  
Coruña (374 A-427 B)  
*General* (legs. 428 A-484)

De entrada hay que dejar sentado que los fondos de esta Sección no se limitan a la gestión de los correos marítimos, sino también a los terrestres que desde su incorporación y reorganización por la corona están íntimamente ligados y coordinados con aquéllos. A lo largo de la correspondencia mantenida con los Administradores principales comprobaremos siempre el deseo de conciliar las llegadas y salidas de los correos terrestres con los marítimos.

Al hacer el cuadro de clasificación de series de esta Sección hemos podido distinguir las siguientes que se repiten y son específicas del primer grupo o de las Administraciones ultramarinas:

Correspondencia del Administrador de la renta  
Expedientes

Cuentas

Estados de correspondencia y razones de carga

Guías

Pero hay otras como las de Diarios, Pasaportes o Disposiciones que encontramos tanto en el tercer grupo como entre la documentación de las Administraciones.

Son series totalmente interrelacionadas hasta el punto de que en muchos casos hay legajos que contienen documentación específica de todas estas series. A la hora de hacer la reorganización y reinventariación de la Sección de Correos ha sido compleja realizar la diferenciación. Es frecuente en la serie de correspondencia encontrar junto a las cartas, las cuentas, los estados de correspondencia o las relaciones de efectos de particulares. Por su parte la serie de expedientes es inicialmente similar a la de correspondencia, pero que dada la insistencia epistolar y su volumen sobre un tema se ha reunido en un paquete con entidad propia. En un principio no existía distinción entre una y otra serie, pero nos ha parecido conveniente hacer la separación para poder hacer relaciones sumarias de contenido de los expedientes cuya información podremos incorporar a los índices que completen el inventario que estamos a punto de finalizar. En definitiva lo que a continuación podemos hacer es un análisis de la diferente tipología documental en la Sección de Correos.

#### *Correspondencia*

La serie de correspondencia recoge tanto las cartas originales remitidas por los Administradores principales a los Directores Generales de la renta en

Madrid o al Administrador de La Coruña, junto con los borradores de contestación, como la correspondencia entre los Administradores principales con los agregados o regionales. No faltan las cartas de algunos gobernadores y de otras autoridades dirigidas también a la Dirección General de Madrid, sobre cuestiones de correos.

En cuanto a la información que ofrece esta serie es muy amplia, incluyendo los pormenores iniciales del establecimiento y organización de los correos terrestres encargados a un Administrador que controlaba a su vez los correos marítimos llegados a su puerto y los problemas derivados del pasaje y de la carga que transportaban los paquebotes además de las cartas. Noticias sobre las salidas y regularidad de los correos, sobre la coordinación de los marítimos con los terrestres, sobre los importes y modificación de los portes, sobre construcción de casas para las estafetas, sobre la situación del personal: nombramientos, sueldos, gratificaciones, uniformes, etc., sobre creación de estafetas, caminos, turas; sobre la repercusión de acontecimientos internacionales en la marcha de la renta, como la declaración de guerra a Inglaterra en 1779 que no se hace pública hasta el 8 de septiembre y que impidió la admisión de caudales y carga en los paquebotes y como consecuencia de esta situación bélica la aparición de problemas de instruisimo al permitir que cartas y pliegos pudieran ir en navíos de guerra y de comercio y de problemas de jurisdicción y competencia entre los capitanes y las fragatas con los capitanes de la armada, al no estar sujeta la renta y sus funcionarios a la jurisdicción militar de la Armada.

La historia de la administración, su funcionamiento, sus aranceles y los aspectos mercantiles íntimamente relacionados con los correos pueden seguirse paso a paso a través de esta correspondencia que a su vez nos da noticias interesantes de los acontecimientos del momento y de la participación en ellos del personal de la Administración, como la rebelión y prisión de Tupac Amaru.

Suelen venir a veces con las cartas las «certificaciones de quema de correspondencia» expedidas a nombre del Administrador principal una vez pasado el plazo reglamentario: en presencia de los funcionarios de la dependencia se abrían tanto las cartas marítimas como las terrestres atrasadas y después de procederse al recuento y apertura de las mismas, tras separar las que contenían documentos, se quemaban en el patio de la Administración.

### Expedientes

Poco hay que añadir a lo dicho con anterioridad. La mayoría de ellos han quedado identificados en cuanto a su información principal y vertida en el índice general.

Son especialmente interesantes los expedientes de visitas<sup>16</sup> por el detalle que ofrecen de cada una de las estafetas, de las distrancias de unas a otras y de quiénes y cuántos las sirven.

### Cuentas

Esta serie está integrada, en su mayor parte, por las cuentas de la Administración propiamente dicha, los reparos y las objeciones puestos a las mismas por la Contaduría General y otros documentos sobre la contabilidad de la renta.

Cada cuenta correspondiente a un período cronológico (trimestral, semestral y más comunmente anual) está integrada por las relaciones jurísticas formalizadas por el Administrador principal y dirigidas a la Contaduría General de Correos en Madrid, junto con los justificantes o comprobantes de aquéllas.

En cada cuenta se recogen las parciales de las administraciones agregadas y de las estafetas subalternas.

En determinadas administraciones como la de Buenos Aires, las relaciones juradas son tres, correspondientes a tres ramos separados: el de correspondencia, el de comercio y el de embarcaciones, y a su vez subdivididos en correo marítimo y terrestre. En la relación jurada del primer ramo (correspondencia) se especifica en el cargo: los valores de las cartas y pliegos y los derechos de los certificados, y en la data: los valores entregados, los sueldos de los empleados, el alquiler de la casa, los gastos de material. En la relación del segundo ramo (embarcaciones) se desglosa en el cargo el importe de los fletes de géneros de particulares y de los pasajeros, y en la data las reparaciones de los paquebotes y el importe de la carenas. En la tercera relación jurada (comercio) se detalla en el cargo el importe de las transacciones de los productos vendidos para beneficio de la renta, pormenorizados por paquebotes, y en la data, los gastos de transporte en lancha y acarreos, las alcabalas marítimas, etc.

16. «Aviso al público». Buenos Aires, 6 de octubre de 1785 (impreso). A. G. I. Correos. 9 A.



La mayoría de las veces, sin embargo, hay un solo concepto para la renta desglosado en cargo y data en el que figuran todas las especificaciones ya dichas en el caso anterior.

Las cuentas de la Administración de Bilbao se limitan a las de construcción y armamento de los correos.

#### *Estados de valores de correspondencia*

#### *Relaciones de caudales y efectos de particulares*

#### *Liquidaciones del caudal de particulares llegados a La Coruña*

Los primeros, llamados así o simplemente estados de correspondencia, son unas relaciones de la totalidad de las cartas remitidas a América o a la península en cada paquebot correo, desde Coruña o desde Buenos Aires. Se indica en ellos el importe de los «franqueos», según sus clases (sencillas, dobles, triples) y el destino. Se especifica en estas relaciones los nombres de pasajeros, si los hay.

La «relaciones de caudales y efectos» o «razones de carga» pueden ser sólo de particulares o de la propia renta de correos y de particulares: se indica la cantidad de caudal, el nombre del particular, el destino y el destinatario, y pueden estar despachadas en La Coruña o en América, según sean de ida o de vuelta. La mayoría de las veces van acompañadas de una cartá de remisión del Administrador.

En cuanto a lo que pudieramos llamar el tercer tipo documental, complementario de los dos anteriores, no es más que la relación del dinero de particulares llegado al puerto gallego, descontados los derechos de Aduana, Consulado y flete, cuyo importe se enviaba en «letras de cambio» junto con la cartá de remisión del Administrador de La Coruña. Estas relaciones se confeccionaban con los datos ofrecidos en las relaciones o razones de carga.

Ninguno de estos tipos suelen formar serie documental específica sino que es frecuente encontrarlos entre la correspondencia.

#### *Guías*

Y con el grupo de las anteriores, las correspondientes «Guías» dirigidas al Administrador de cada lugar de destino y cumplimentadas en origen, indicando según su destino, número y peso de las cartas y los certificados. Se pide en ellas acuse de recibo. Suelen ser impresas y se entregaban al maestre del buque-correo. Pueden ser marítimas cuando se refieren a la correspondencia que sale de La Coruña con destino a Buenos Aires, p. c., o viceversa,

y terrestre cuando se refiere a la documentación epistolar o a productos remitidos desde cualquier Administración central a otra Administración agrégada o subalterna. Puede haber también guías de encomiendas.

Y pasemos ahora a las tres series que podemos encontrar en el 1º y 3º grupo del cuadro de clasificación de fondos:

pasaportes  
diarios de navegación  
disposiciones

#### *Pasaportes*

Son documentos dispositivos semejantes a una credencial que avala al paquebot-correo de que se trate, durante el viaje de ida y vuelta. Van dirigidos a las autoridades de los territorios ultramarinos de las que se solicita la ayuda que menester fuere y a todas las autoridades de naciones amigas para que en caso de detención en alguno de sus puertos, por accidente o causa imprevista, puedan repostar y facilitarles la entrada y salida, a efectos de una regular navegación y legítimo comercio.

Cada correo lleva dos pasaportes, uno expedido a nombre de S. M. y otro a nombre del Superintendente de la renta.

Suelen estar impresos, encuadrados por una vistosa orla, con temas marinos, en formato de gran tamaño. Sólo va manuscrita la motivación o exposición donde se especifica el nombre del barco, tonelaje y carga, la expresión de la fecha completa (lugar, día, mes y año).

Adoptan un formulario parecido a las Reales Provisiones con la única variante en la validación de que además de la firma del rey con estampilla y el sello impreso de placa, no hay fórmula de refrendo del secretario, sólo la firma completa del Secretario de Estado y del Despacho de Marina.

En el borde inferior izquierdo hay una nota manuscrita que indica la fecha en que deberá hacerse a la vela, en La Coruña, y al dorso una diligencia de la llegada al lugar de destino y otra del regreso a La Coruña.

El segundo pasaporte a que me he referido al principio, está expedido a nombre del Secretario de Estado y del Despacho como Superintendente General de los correos marítimos y terrestres. Son documentos dispositivos semejantes a los llamados mandamientos, sin más validación que la firma del autor y el sello impreso (no de placa), sin refrendo alguno.

Suelen estar también impresos y con orla aunque más sencilla que la de los expedidos por el rey.

Al dorso suele indicarse la relación de los cajones con pliegos y su destino, a la salida de La Coruña, y la relación de cajones y pliegos recibidos en Ultramar con destino a La Coruña.

La fecha de ambos pasaportes coincide y actualmente suelen conservarse en orden cronológico.

#### *Diarios de navegación*

Son libros diarios manuscritos de las derrotas de las naos-correo realizados por sus capitanes. Cada uno de ellos ofrece al principio las características técnicas del buque: calado, velocidad, velamen, arboladura, segundas de la derrota propiamente dicha con todos los incidentes diarios de la travesía.

El tonelaje de los correos osciló entre las 106 y 430 toneladas y el número de las tripulaciones varió de los 38 a los 118 hombres<sup>17</sup>. Los tipos de barcos empleados fueron muy variados: bergantín, corbeta, goleta, lugre, etc.

#### *Disposiciones*

En cuanto a las disposiciones hay una variada documentación legislativa que no siempre puede decirse que forme serie, ya que es frecuente encontrarla entre la correspondencia y los expedientes. Dentro de esta diversidad están en primer lugar los Reglamentos, instrucciones, ordenanzas, sobre horarios, correos terrestres, envolturas, portes, seguridad, organización, etc., relativos unas veces a la Administración en general y otras a las Administraciones particulares.

En segundo lugar, las Reales Provisiones y Reales Cédulas, no en gran número, sobre asuntos concretos, como la incorporación de correos mayores, y por último las circulares de la Dirección General, dirigidas a los Administradores de cada renta y a las autoridades delegadas, como virreyes, gobernadores. Generalmente están impresas y al margen queda constancia de las Administraciones a donde se remitieron. Comunican nombramientos, modificaciones en la organización de la Dirección General de Correos, aclaran artículos o puntos de Ordenanzas o Reglamentos.

Dentro de la clasificación establecida, el segundo grupo o de las Administraciones peninsulares está integrado por dos series la de la correspondencia de los Administradores de Bilbao, Cádiz y Coruña con los Directores Generales en Madrid y la de cuentas.

17. A.G.I. Correos, 430.

Por último el tercer grupo de la Sección constituido por una sola serie bien diferenciada la de «expedientes resueltos por la Superintendencia de Correos sobre diversos asuntos» y unos 34 legajos cuyo contenido habrá de especificarse al realizar el inventario por su carácter múltiple (copias de títulos de ministros de la renta; méritos, plantillas, reglamentos, correspondencia de diversas compañías como la de Barcelona, Caracas, de Longisras de Madrid, de Avancinos; pasaportes, diarios de navegación, etc., etc.).

La serie de expedientes resueltos por la Superintendencia comprende la correspondencia entre los administradores generales de la renta y el Superintendente. En general están los originales de las cartas de los primeros, junto con los anejos remitidos y los borradores del superintendente dirigidos a aquéllos. Esta correspondencia constituye a veces expedientes concretos.

La serie empieza en 1764 y para ese año se nos han conservado las noticias sobre el establecimiento del correo mensual entre La Coruña y La Habana, y como consecuencia el reglamento provisional de ese correo, junto con las instrucciones de los patrones-pilotos de los paquebotes y las dirigidas al Administrador de La Coruña.

Abundan las noticias sobre incorporación de los correos a la corona, sobre nominaciones para aquellas administraciones, sobre formalización de títulos, sobre nombramientos de patrones, compra de paquebotes, sobre el fomento del comercio a través de los correos (p.e. el comercio del azúcar entre Trinidad, Cartagena y Portobelo), sobre salida de expediciones, sobre problemas concretos de cada una de las Administraciones.

Toda esta documentación que hemos descrito derivada de la gestión de los correos marítimos junto con la de los correos terrestres de América que se conservaba en el Ministerio de Ultramar, pasó en 1864 a depositarse en el Archivo General de Indias. El «inventario» de remisión de estos papeles, formado por el oficial Manuel de Alcalá y Florán era, hasta ahora, el único instrumento de trabajo para el investigador.

En el proceso de revisión y reinventariación de estos fondos llevado a cabo recientemente se han respetado los tres grupos de documentación a que me he referido y la numeración de unidades existente, pero se ha hecho un cuadro de clasificación general de todo el depósito y otro particular para cada una de las Administraciones, dando así una visión global del conjunto. Las descripciones de cada unidad o legajo han procurado adecuarse a las normas establecidas por la Archivística favoreciendo la información del investigador.

El propósito de esta comunicación, que no es sino la Guía de este fondo de correos, ha sido llamar la atención sobre la riqueza informativa de estos papeles que constituyen la Sección VIII del Archivo General de Indias de Sevilla y que hasta ahora quizá por falta de una descripción actualizada era una de las Secciones menos consultada.

