

**La expedición de la correspondencia ultramarina y
la salvaguarda de las comunicaciones postales con
América durante los siglos XVI-XVIII**

Rafael Cid-Rodríguez
UNED, C. A. Sevilla (España)

La expedición de la correspondencia ultramarina y la salvaguarda de las comunicaciones postales con América durante los siglos XVI-XVIII

The expedition of overseas correspondence and the safeguarding of postal communications with America during the 16th-18th centuries

Rafael Cid-Rodríguez

UNED, C. A. Sevilla (España)

rcid@sevilla.uned.es

Fecha de recepción: 12 de diciembre de 2022

Fecha de aceptación: 5 de marzo de 2023

Resumen

El artículo aborda la necesidad de España de establecer un control efectivo sobre los nuevos territorios tras el descubrimiento de América. Para ello, se extendió la estructura gubernamental y el aparato institucional de la Monarquía castellana al Nuevo Mundo, configurando un modelo que perduró por más de trescientos años. Sin embargo, la administración de estos territorios planteó desafíos significativos debido a la distancia, las vastas dimensiones y la geografía particular de América. La Corona española reconoció la importancia de la información en el ejercicio del poder y estableció un sistema de comunicaciones postales para abordar estas necesidades. El artículo destaca la evolución de este sistema y su papel en la administración, resaltando la importancia de la expedición de la correspondencia y su salvaguarda para garantizar la transmisión efectiva de la información.

Palabras clave: Correos marítimos de Indias; América española; Salvaguarda; Expedición de la correspondencia; Siglos XVI-XVIII.

Abstract

The article delves into Spain's imperative to establish an effective control over the newfound territories subsequent to the discovery of America. To this end, it

extended the governmental and institutional framework of the Castilian Monarchy to the New World, shaping a model that endured for more than three centuries. Nonetheless, the administration of these regions posed significant challenges due to their geographical remoteness, vast expanses, and unique topography. The Spanish Crown acknowledged the pivotal role of information in the exercise of power and implemented a postal communication system to address these exigencies. The article underscores the progression of this system and its role in governance, underscoring the significance of dispatching correspondence and its preservation to guarantee the efficient transmission of information.

Keywords: Maritime mail of the Indies; Spanish America; Safeguard; Expedition of correspondence; 16th-18th centuries.

1. COMUNICACIONES Y PODER

La distancia geográfica que separaba a España de sus territorios americanos solo podía mitigarse mediante el establecimiento de unos contactos frecuentes a través del Atlántico. Por ende, contar con un sistema de comunicaciones eficaz era la herramienta más poderosa para combatir la lejanía y la necesidad de información (Serrera Contreras, 1990, pp. 265-275, y Gómez Gómez, 2008). Se trataba de articular una fórmula que permitiera recibir información de los enclaves americanos y transmitir las órdenes pertinentes.

No obstante, la Corona también era consciente de que el ejercicio eficaz de su autoridad dependía de lo que otros estuvieran dispuestos a comunicar o escribir desde los territorios americanos. En un intento por equilibrar esta situación y atenuar sus efectos, los monarcas optaron por favorecer la libertad de escritura. Esto implicaba otorgar a todos los habitantes de las Indias la facultad de comunicarse entre sí y, especialmente, de dirigirse por escrito a los reyes o a sus instituciones sin impedimentos. El objetivo fundamental de esta medida era evitar la dependencia absoluta de los monarcas con respecto a sus representantes en las Indias, quienes, en la constante ausencia del rey, podrían pronto olvidar de dónde provenía su propia autoridad¹. Esto generaría rápidamente un nutrido intercambio epistolar entre ambas orillas del Atlántico, beneficiando no solo al poder político, sino también a los comerciantes y particulares, como tendremos la oportunidad de constatar.

¹ El testimonio más antiguo encontrado en relación con la privacidad de las comunicaciones data de 1509, cuando una Real Provisión de Doña Juana prohibía a las autoridades y justicias de Indias la intervención en cartas y peticiones que cualquier persona quisiera enviar a la Corte. Este documento estableció un precedente temprano para salvaguardar la confidencialidad de la correspondencia. Para más detalles sobre esta cuestión, se pueden consultar las obras de Gómez Gómez (2011, p. 176) y (2008, p. 23).

2. LA CREACIÓN DEL CARGO DE CORREO MAYOR DE LAS INDIAS

En sus primeras etapas, las conquistas en América estaban confinadas principalmente al área de las Antillas. La Corona requería de solo un reducido número de funcionarios para gobernar estos territorios. Con algunos miembros del Consejo de Castilla, la Casa de la Contratación, un gobernador y una Audiencia en Santo Domingo, el monarca buscaba ejercer su autoridad. Fue en este contexto cuando se dio el primer paso hacia la organización de las comunicaciones entre España y América.

A través de una Real Provisión Cédula fechada el 14 de mayo de 1514, en nombre de la reina Juana como regente del reino, Fernando el Católico creó el cargo de Correo Mayor de todas las Indias descubiertas y por descubrir. Este cargo tenía como objetivo el “especial encargo y cuidado de los correos y mensajeros que se despachasen, y que entendería en todas las negociaciones y asuntos que se relacionasen o dependieran de los mismos”. El preámbulo de la Real Provisión de 14 de mayo de 1514 establecía lo siguiente:

Por quanto a causa que gracias a Nuestro Señor las cosas de las Indias del mar Océano y tierra firme que agora se llama Castilla de Oro, han crecido y crece cada día se despacha muchos correos y mensajeros, y van y vienen muchas cartas y despachos ansi de las dichas Indias y tierras firme para mí y para el Rey, mi señor y padre, y para estos reynos y personas particulares dellas como por los nuestros Governadores y Juezes, Oficiales y personas particulares dellas como los nuestros Oficiales de la Casa de la Contratación de las Indias que residen en la ciudad de Sevilla, y como quiera que se a despachado y despacha por los dichos Oficiales de Sevilla ha avido y ay bué recaudo, pero por lo que viene de las dichas Indias y tierra firme, como se encomienda a personas que no tienen cargo ni cuidado dello, ni son obligados a dar cuenta ni razón alguna, ha avido y ay muy malos recaudos en las cosas y despachos que de las dichas Indias y tierra firme vienen a muchas personas a quien toca, han recibido y reciben mucho daño, y como es tan grande las distancias de alla aca no se puede después remediar, porque passa mucho tiempo, y antes que se sepa es perdido el negocio, y assi por remediar esto como por que toca a la negociación de las dichas Indias y tierra firme esta apartada y dividida de los destos Reynos por la diferencia que ay de uno a lo otro, y mandado que aya sello y registro aparte de lo aca. He acordado de prover persona que tenga especial cargo y cuydado de los correos y mensajeros que se hiciesen de despachar que aya de ser y sea Correo Mayor de las dichas Indias y tierra firme descubiertas y por descubrir... (Reproducido en Alcázar Molina, 1920, pp. 119-124).

El nombramiento para el cargo de Correo Mayor de las Indias fue otorgado a Lorenzo Galíndez de Carvajal como reconocimiento por sus servicios a la Corona, en el desempeño de diversas funciones como jurista en los despachos de Cámara y de las Indias. La sede de este cargo se estableció en la Casa de la Contratación de Sevilla, y su cometido principal sería la recepción y el despacho de toda la

correspondencia entre España y el continente americano, con el especial empeño de velar por la de carácter oficial. En este sentido, se le encomendó la tarea de garantizar la fluidez del trayecto que unía Sevilla con la Corte (Cid-Rodríguez y López Bernal, 1986, pp. 38-41; y López Bernal, 1995, pp. 5-11).

A medida que los españoles exploraban el continente y entraban en contacto con las grandes culturas americanas, comenzaron a tener una noción mucho más real del alcance de las tierras descubiertas. La verdadera construcción de la estructura de gobierno de la América española comenzó con la conquista de México en 1524, dando lugar a la creación del Real y Supremo Consejo de Indias. Este organismo, escindido del Consejo de Castilla, asumió funciones gubernativas, legislativas, judiciales, fiscales y eclesiásticas. Posteriormente, en las Indias, se emprendió una labor organizativa intensa que culminó en el establecimiento de virreynatos, audiencias, gobernaciones, cabildos y, finalmente, intendencias (Amores y Serrera-Contreras, 2011; Burkholder, 1984; Carredano, 2006; Céspedes del Castillo, 1983 y Konetzke, 1982).

Sin embargo, durante los siglos XVI y XVII las comunicaciones postales con América carecerían de la infraestructura necesaria para su correcto funcionamiento. El transporte de la correspondencia, dado lo costoso del servicio, se realizaría en barcos particulares, y a pesar de la copiosa legislación que regulaba la travesía oceánica de estas embarcaciones, la Corona nunca consiguió un total control de las comunicaciones (García Fuentes, 1982, pp. 41-43).

3. LA PUESTA EN MARCHA DEL SISTEMA DE AVISOS

Desde su establecimiento, el Consejo de Indias asumió la responsabilidad del despacho de las embarcaciones destinadas al transporte del correo. Las disposiciones emanadas de este organismo se comunicaban a la Casa de la Contratación, encargada de la preparación de las expediciones. Para el envío de la correspondencia a América, se utilizaban barcos rápidos y de pequeño tonelaje, conocidos como navíos de aviso, cuyos propietarios formalizaban un asiento con la Casa de la Contratación por el que se comprometían a transportar el correo a cambio de poder llevar productos para su venta en América².

La Carrera de Indias se erigiría como la arteria vital por la cual fluiría toda la información entre ambas orillas del Atlántico. Sin embargo, más allá de su función comunicativa, la Carrera de Indias era una ruta comercial, de ahí que el transporte de noticias corriese en paralelo con el de mercancías. Aunque las noticias provenientes de América facilitaban la toma de decisiones y, por ende, el control de esas tierras por parte de la Monarquía, los comerciantes también tenían un interés vital en conocer las necesidades y la situación de los mercados indianos.

² Archivo General de Indias (en adelante AGI), Contratación, 5.904.

Entre 1561 y 1566, se implementaron las primeras medidas para la reglamentación del sistema de Flotas y Galeones, siendo México y Lima las sedes virreinales seleccionadas como destinos finales de las mercancías transportadas. Simultáneamente, se establecieron las normas para la navegación de los navíos de aviso. En 1561, una Real Cédula ordenó que los avisos navegaran en convoy acompañando a las Flotas, Galeones y Armadas, regresando en solitario al puerto de origen con las noticias sobre la llegada de estas expediciones. Durante el último tercio del siglo XVI, se continuaron dictando disposiciones relacionadas con el número de avisos a enviar, su tonelaje y la necesidad de que las autoridades americanas conocieran las fechas de salida de los avisos para poder comunicarse con la Corte.

Desde 1560 hasta el inicio de la Guerra de los Treinta Años (1618-1648), se vivió una etapa de prosperidad marcada por un intenso tráfico comercial entre ambas orillas del Atlántico. Como la correspondencia viajaba con las flotas, las noticias llegaban con relativa fluidez.

En 1570, los descendientes de Galíndez de Carvajal llevaron a cabo la división del oficio de Correo Mayor de las Indias en dos partes: una vendible y renunciabile para España, y otra de propiedad perpetua para las Indias, con jurisdicción limitada al Virreinato del Perú. Pronto, y siguiendo la tónica de la venta de cargos, México, Cuba y la Capitanía General de Guatemala contarían también con sus propios correos mayores. De esta forma, serían ellos y no la Monarquía, los responsables de la organización y el funcionamiento de los itinerarios postales por el interior del continente³, trayectos que deben entenderse como una prolongación de las rutas marítimas existentes. Esta dinámica se mantendría hasta la instauración de los Correos Marítimos a mediados del siglo XVIII, momento en que estos oficios fueron incorporados a la Corona⁴.

4. LOS ACUERDOS CON EL CONSULADO DE CÁDIZ

Durante el siglo XVII, diversos acontecimientos contribuyeron al paulatino distanciamiento entre España y las Indias. Conflictos bélicos en Europa con la participación de España, la proliferación de la piratería en el Caribe y el Pacífico, el aumento del contrabando, así como el desarrollo de una economía interna en los territorios americanos, serían las claves más significativas para comprender el

3 Para obtener información detallada sobre las rutas terrestres que recorrían los territorios americanos durante la época colonial, se recomienda consultar el trabajo de Serrera Contreras (1992). Este estudio proporciona un análisis exhaustivo de las redes de comunicación terrestre que jugaron un papel crucial en la organización y desarrollo de las regiones americanas durante ese período histórico.

4 En 1765 se incorpora el oficio de Correo y Maestro Mayor de Hostes, Postas y Correos de Nueva España, en manos de Antonio Méndez Prieto; dos años más tarde se incorpora el mismo oficio en Guatemala, que poseía Pedro Ortiz de Letona; y por último, en 1768 la Corona logra la cesión por parte de Fermín Francisco de Carvajal y Vargas, conde de Castillejo, del oficio de Correo Mayor de las Indias. AGI, Indiferente General, 1586.

retramiento que sufrió el tráfico atlántico en esos momentos. Hubo años en los que no zarpó ninguna flota para América⁵, mientras la correspondencia se acumulaba en los puertos y la lentitud era la nota más destacada en la toma de decisiones políticas.

Ante la falta de recursos, el Consejo de Indias se vio obligado a introducir un cambio sustancial en la organización de las comunicaciones. A partir de 1618, mediante la firma de sucesivos asientos con la Corona, el Consulado de la Universidad de Cargadores a Indias asumió la responsabilidad de financiar el envío de los avisos, lo que supuso un cambio significativo en la gestión de las comunicaciones.

El Consulado, un organismo mercantil privado que congregaba a todos los comerciantes que realizaban transacciones con América, emergió como un actor clave en la dinámica de la comunicación hispanoamericana. Por delegación de la Casa de la Contratación, asumió funciones relacionadas con el tráfico indiano, incluyendo la responsabilidad del transporte del correo entre España y América. Este hecho reflejaba la realidad de las dificultades que la Monarquía atravesaba para controlar completamente las comunicaciones transatlánticas, optando por delegar en particulares el envío de la correspondencia.

Sin embargo, a partir de 1638, el despacho de los avisos volvió a depender directamente de la Corona, aunque esta situación no perduró por mucho tiempo. En 1664, un nuevo asiento devolvería al Consulado la prerrogativa del despacho de los avisos, manteniéndose esta dinámica prácticamente sin grandes modificaciones hasta finales del siglo XVII. Este vaivén en la gestión del correo ilustra los retos y la complejidad inherente al mantenimiento de un sistema de comunicación eficiente entre España y América en esos momentos.

En líneas generales, se puede afirmar que el Consulado de Sevilla no logró cumplir con los acuerdos que había suscrito. En la mayoría de los casos, el porte de las embarcaciones superaba las 50 toneladas permitidas, si bien esta situación estaba marcada por la dificultad para encontrar navíos que se ajustaran a esta característica. Además, debido a los elevados gastos que ocasionaba el envío de los avisos, el Consulado se vio obligado a cargar en ellos mayor cantidad de mercancías para su venta en América y poder así hacerles frente. Esta práctica tuvo repercusiones negativas, ya que aumentó el peso de las embarcaciones, reduciendo su capacidad de maniobra, prolongando la duración de las travesías oceánicas y volviéndolas más vulnerables ante posibles ataques enemigos. Pero lo más significativo de este período fue que el número de avisos enviados a las Indias fue notablemente inferior a lo estipulado. Entre 1650 y 1699, se despacharon solo 116 avisos ordinarios cuando deberían haber sido 228. Este incumplimiento contribuyó al paulatino deterioro de la función primordial del Consulado: la transmisión eficiente de la correspondencia.

⁵ Se suspendieron las flotas de 1637, 1639, 1643, 1649, 1652, 1659, 1663, 1664, 1667, 1669, 1672, 1674, 1676, 1679, 1682, 1685, 1691, 1693, 1694, 1697, 1700, 1701, 1702, 1703, 1704, 1705, 1709 y 1710 (Lang, 1998, pp. 30-31).

Las órdenes y resoluciones reales llegaban tarde a su destino, y cuando lo hacían, los acontecimientos que las habían motivado ya habían cambiado. En este contexto, con un sistema de comunicaciones defectuoso, las autoridades americanas alcanzarían un alto grado de autonomía y acabarían tomando sus propias decisiones. La famosa sentencia “se acata, pero no se cumple” adquiere todo su sentido en estas circunstancias.

5. EL ESTABLECIMIENTO DE LOS CORREOS MARÍTIMOS DE INDIAS

El inicio del siglo XVIII para España se vio marcado por una coyuntura bélica desfavorable, la Guerra de Sucesión (1701-1714), que acentuó aún más las dificultades del sistema de comunicaciones postales entre la metrópoli y sus territorios en América. Sin embargo, fue precisamente en este contexto crítico cuando la Corona tomó la iniciativa de reformar su política postal.

En varias ocasiones Felipe V intentó privar al Consulado de Indias del despacho de las embarcaciones postales, y ello motivado por el incumplimiento sistemático de sus compromisos. A pesar de los esfuerzos por reformar el sistema postal, estas iniciativas se vieron obstaculizadas por las dificultades inherentes a la situación bélica y la resistencia del Consejo de Indias. Implementar cambios significativos exigía no solo una estabilidad financiera previa para hacer frente a los costos del sistema de avisos, sino también la existencia de una estructura administrativa postal, elementos de los cuales España carecía en ese momento. De esta forma, todo terminó en un simple ensayo, por lo que el monarca no tuvo otra alternativa que devolver al Consulado -que desde 1717 tenía su sede en Cádiz- la responsabilidad de gestionar el correo transoceánico mediante la firma de un nuevo acuerdo en 1720. A tenor de lo estipulado en este asiento el Consulado se comprometía a enviar ocho avisos anuales, pero en la práctica, nunca llegó a pasar de los cuatro o cinco al año (Heredia Herrera, 1976, pp. 163-172).

La verdadera problemática residía en que, cuando los navíos de aviso se despachaban con el propósito de respaldar el comercio y, en consecuencia, sus salidas se ajustaban a los ritmos comerciales, el Estado experimentaba graves perjuicios en la obtención de la información esencial para sus acciones políticas. Este dilema evidenciaba la tensión entre las necesidades del comercio y los requerimientos del Estado en el ámbito de las comunicaciones transoceánicas⁶. La sincronización del envío de los navíos de aviso con las dinámicas comerciales limitaba la frecuencia y la regularidad de estas expediciones, lo que, a su vez, afectaba la capacidad del

6 Para comprender las transformaciones en el comercio colonial español, particularmente después de la adopción del sistema de navíos de registro en 1739, se destaca el trabajo de Lamikiz (2007, pp. 233-260). Este análisis examina en profundidad los cambios que experimentó el comercio colonial español con un enfoque específico en el papel crucial desempeñado por el correo trasatlántico en la configuración de este nuevo patrón comercial.

Estado para recibir información actualizada de manera oportuna. Este conflicto de intereses planteaba un desafío fundamental en la gestión de las comunicaciones entre España y sus territorios ultramarinos durante el siglo XVIII. Por otra parte, y al mirar exclusivamente por sus intereses comerciales, el Consulado de Cádiz también dificultaba la expedición de las disposiciones dirigidas a las autoridades indianas.

En 1762, el conde de Campomanes abordó de manera explícita la necesidad de establecer contactos más regulares y eficaces con los gobernantes en América. En un informe dirigido a los administradores de la Renta, abogaba a todas luces por una mejora de las comunicaciones entre “la Corona y sus vasallos”. Su propuesta consistía en el encargo a la Real Hacienda del mantenimiento de doce embarcaciones armadas, conocidas como “jaquebes” que, partiendo de algún puerto del norte peninsular, transportarían regularmente la correspondencia entre España y los territorios americanos, así como a los empleados en Indias y sus enseres⁷. En ese mismo año entró en funcionamiento una línea marítima de correos con las Islas Canarias que serviría de ensayo previo a las medidas más amplias que se adoptarían posteriormente (López Bernal, 1992, pp. 5-12).

Finalmente, fue Carlos III quien se embarcó en la tarea de llevar a cabo una reforma integral en el ámbito de las comunicaciones con el continente americano. A través del Real Decreto del 6 de agosto de 1764, se establecieron los Correos Marítimos a las Indias, los cuales quedaron bajo la jurisdicción de la Renta de Correos, marcando así el fin de unos esquemas postales que habían perdurado por más de dos siglos.

Con el establecimiento de los Correos Marítimos, las comunicaciones con América alcanzaron un alto grado de organización (Cid-Rodríguez, 1991b, pp. 58-68). En primer lugar, se promulgaron toda una serie de disposiciones tendentes a proveer de contenido al correo transoceánico, que antes se regulaba por el impreciso código de las Leyes de Indias. A partir de 1764, fruto de una intensa y fructífera labor, aparecieron tanto el *Reglamento Provisional del Correo Marítimo de España a sus Indias Occidentales*, como las “Instrucciones particulares” destinadas de forma transitoria a regular el funcionamiento de la institución que en 1777, con la publicación de la *Real Ordenanza del Correo Marítimo* (Fig. 1), quedaba perfectamente definida: administraciones, personal directivo y dependiente, tarifas y portes, rutas a seguir, frecuencia de las comunicaciones, distribución de la correspondencia, etc. En segundo lugar, se dotaba a la nueva institución de un número de embarcaciones específicas para el transporte de la correspondencia -las fragatas-, propiedad de la Corona, lo que permitía acabar con la dependencia existente hasta entonces, y articulaba un medio de transporte rápido y seguro que contrastaba con los deficitarios navíos de aviso. Al mismo tiempo, esto permitió lograr regularidad en las travesías y una mayor frecuencia en la obtención de información tanto en España como en América. Este cambio benefició no solo al Estado, sino también a comerciantes y particulares.

7 AGI, Correos, 462 B.

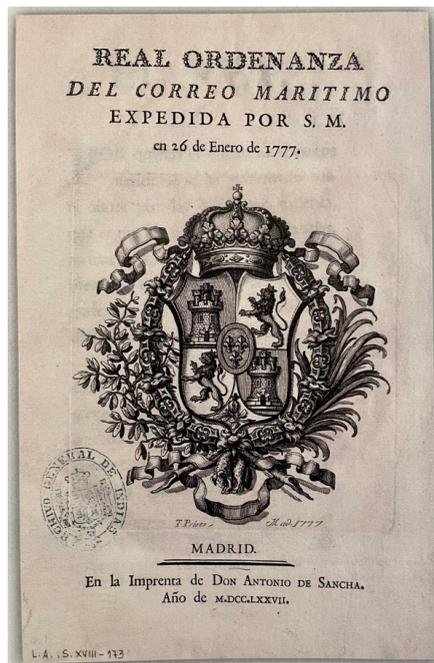


Figura 1. Real Ordenanza del Correo Marítimo de 1777. Fuente: Ministerio de Cultura y Deportes, Archivo General de Indias, Biblioteca, L.A.S. XVIII-173 (Reproducido en Cid-Rodríguez, 2022, p. 37).

Paralelamente a estas iniciativas, se establecería un completo entramado de rutas postales -tanto marítimas como terrestres- que pondrían a España en contacto con los distintos centros político-económicos de América, mientras que éstos se comunicaban también entre si. La Coruña en la Península, y La Habana y Buenos Aires en el continente americano, fueron los vértices de este sistema comunicativo que, con el paso de los años iría ganando en complejidad (Lago Martínez, 1976, pp. 18-20).

La elección de La Coruña como sede central de los Correos Marítimos reflejó el renovado interés de los Borbones por el norte de España, contrastando con la política meridional de los Habsburgo. Esta decisión revalorizó el comercio y la industria en Galicia, Asturias y Vizcaya, lo que supuso un desafío a los comerciantes andaluces de Sevilla y Cádiz. Además, La Coruña era menos vulnerable a los ataques enemigos y contaba con puertos cercanos, como Ferrol, que servían como refugio seguro en caso de tormentas o persecuciones.

La promulgación del Real Decreto el 6 de agosto de 1764, que dio origen a los Correos Marítimos, desencadenó una serie de protestas, particularmente por parte del Consulado de Cargadores a Indias de Cádiz y del Consejo de Indias. El Consulado gaditano abogó por la continuidad del sistema de avisos anuales costeado por los comerciantes indianos, según lo pactado en el asiento de 1720. Argumentaron que esta modalidad evitaría la necesidad de aumentar los costos de la correspondencia

para financiar los Correos Marítimos e incluso se comprometieron a incrementar el número de avisos despachados anualmente, mostrando su disposición para mejorar el servicio.

Por otra parte, el Consejo de Indias manifestó su inquietud ante posibles actividades de contrabando y la obtención de licencias para transportar mercancías por parte de los barcos-correo, considerándolo como una competencia directa al sistema de registros establecido. Además, entendían la creación de los Correos Marítimos como una amenaza al monopolio comercial que Cádiz mantenía. A pesar de la oposición enérgica de estas instituciones, la decidida voluntad del monarca y su apoyo explícito a la nueva empresa lograron superar las objeciones planteadas (Vallejo García-Hevia, 1998, pp. 239-241).

A pesar de las tensiones generadas por la implantación de los Correos Marítimos en 1764, Cádiz continuó desempeñando un papel vital en el ámbito de las comunicaciones postales. El artículo 19 del *Reglamento provisional* de 1764 y, posteriormente, la *Real Ordenanza del Correo Marítimo* de 1777 en su Trat. IV, Tít. I, artículo 12, establecieron claramente que toda embarcación, ya fuese mercante o de guerra, debía aceptar correspondencia sin cargo alguno, independientemente del puerto de origen. Este hecho se hizo especialmente evidente en momentos de conflicto armado. Cádiz se destacó como un nodo crucial desde donde se despachaban cartas tanto de particulares como duplicados de la correspondencia oficial a través de la vía reservada. Los destinos principales de esta correspondencia desde Cádiz fueron La Habana, Veracruz y México. Estas embarcaciones contaban con sus correspondientes guías donde figuraban los datos referidos a la tipología de cartas transportadas, su peso y destino (Herrero Gil, 2008, pp. 127-138).

El 11 de septiembre de 1764, la *Gaceta de Madrid* se hacía eco de la puesta en marcha de los Correos Marítimos con un breve pero ilustrativo texto. En este anuncio, se destacaba el comienzo de una nueva era en las comunicaciones transatlánticas que transformaría la dinámica de los intercambios postales entre España y sus territorios americanos:

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, ó correo de mar, en que vayan a las Indias Occidentales los pliegos que quieran dirigirse a cualquiera parage de ellas, y se pongan en los Oficios de Correos del Reyno, que los encaminaran al expresado puerto de La Coruña, en cuyo Oficio se hará la misma dirección de las respuestas, que vengan de las Indias á los a que correspondan. En los referidos paquebotes, o correos de mar, se admitirán también pasajeros, provistos en empleo, ó 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. La tarifa de los portes de mar de estas cartas se hallará de venta el Martes próximo donde esta Gaceta (p. 320).

Así pues, a partir de la entrada en funcionamiento de los Correos Marítimos, las embarcaciones destinadas al transporte del correo partían mensualmente de La Coruña con destino a La Habana y Nueva España, y desde 1767 cada dos meses si se dirigían a Buenos Aires y el Perú (Fig. 2 y 3). En el primer caso, el trayecto hacia La Habana solía durar entre 46 y 50 días, a lo que habría que añadir otros 22 días -ocho de ellos por vía terrestre desde Veracruz- si la correspondencia se dirigía a México. Por su parte, se necesitaban de 80 a 90 días para el arribo a Montevideo, y desde Buenos Aires -ya por tierra- a Lima, Potosí y otras localidades, de 36 a 40 días más (Cid-Rodríguez, 1993, v.1, pp. 515-526). El viaje del paquebote Cortés, del 1 de noviembre de 1764 al mando del capitán Álvaro de Castro, inauguró la singladura de los Correos Marítimos. Tenía una dotación de 17 hombres y transportaba ocho pasajeros. Fue un viaje accidentado. El 18 de febrero de 1765 arribó al puerto de San Francisco de Campeche por avería y entró en La Habana el 23 de mayo de 1765. El viaje de regreso a La Coruña lo efectuó el capitán Juan de Aragory a donde consiguió llegar el 14 de julio de 1765⁸.



Figura 2. Carreras de La Habana y Buenos Aires. Fuente: Elaboración propia.

8 Diario de navegación del paquebote Cortes, del 1 de noviembre de 1764. AGI, Correos, 270A. Sobre los pormenores de este viaje trata el artículo de Moreno Cabanillas (2014, pp. 75-89).

Los Correos Marítimos, más que simples vehículos de correspondencia, representaron un elemento esencial para la cohesión entre los habitantes de ambas orillas del Atlántico. Su función no se limitó únicamente al transporte eficiente de las cartas, sino que también fue un instrumento vital para el buen gobierno de las Indias. Imaginemos, por ejemplo, la rapidez con que llegarían a su destino las noticias de la Corte o los conjuntos legislativos destinados a las autoridades indianas. Además, los Correos Marítimos fueron una auténtica “empresa privilegiada” en el ámbito comercial. Transportaron mercancías y pasajeros⁹ incluso antes de la implementación de las primeras medidas de liberalización del comercio en 1765 y, por supuesto, antes de los decretos de libre comercio de 1778. En este contexto, el puerto de La Coruña se convirtió en uno de los más activos de la Península, con lo que se aseguró la presencia de muchas casas comerciales (Alonso Álvarez, 1986, p. 41).



Figura 3. Distribución de la correspondencia por América central.
Fuente: Elaboración propia.

Durante el periodo de funcionamiento de los Correos Marítimos, España se vio envuelta en importantes conflictos bélicos con Inglaterra que pusieron a prueba la robustez del sistema postal. Las tensiones por el control de las Islas Malvinas en 1770, la participación española en la Independencia de los Estados Unidos (1779-

9 Un ejemplo del impacto de los Correos Marítimos lo encontramos en el fenómeno de la emigración. Cristóforis (2006, pp. 45-76) destaca cómo, a finales del siglo XVIII, la emigración de gallegos y asturianos hacia la ciudad de Buenos Aires experimentó un notable aumento. Este incremento puede atribuirse en parte a la implementación de los Correos Marítimos entre La Coruña y Montevideo. La existencia de conexiones regulares y eficientes facilitó el traslado de pasajeros entre estos puntos, desempeñando un papel fundamental en el tejido social y demográfico de la época.

1783) con su consecuente enfrentamiento con Inglaterra¹⁰, y la guerra mantenida entre ambos países a partir de 1797, fueron cruciales para su supervivencia. Fue precisamente durante este último conflicto, en el que muchas de las fragatas destinadas al transporte de la correspondencia fueron apresadas o destruidas, provocando que los Correos Marítimos entraran en franca decadencia.

Estos acontecimientos adversos afectaron negativamente a la frecuencia de los contactos ultramarinos y alteraron el diseño de las rutas postales, lo que se tradujo en una disminución de la actividad mercantil de los correos y, por ende, de sus beneficios económicos. La escasez de embarcaciones y la inseguridad en las travesías oceánicas llevaron a la incorporación de los Correos Marítimos a la Real Armada en 1802, marcando el fin de casi cuarenta años de la experiencia postal más ambiciosa de la Edad Moderna.

6. LA SALVAGUARDA DE LA CORRESPONDENCIA EN LOS CORREOS MARÍTIMOS

Desde mediados del siglo XVIII, el sistema de correos que conectaba a España con sus territorios ultramarinos era una proeza logística que requería una meticulosa preparación en cada etapa del proceso. Desde el punto de origen en La Coruña hasta su destino en tierras americanas, la correspondencia estaba sujeta a una serie de medidas para garantizar su integridad y confidencialidad.

El primer aspecto que debemos contemplar hace referencia al simple hecho de cerrar las cartas. El *Diccionario de Autoridades* (1729) describe la carta precisamente como aquel “papel escrito y cerrado con oblea o lacre, que se envía de una parte a otra para incluir en él, el negocio, u materia sobre que se refiere tratar, y que vaya secreto”. Por lo tanto, cuando una carta se cerraba, su contenido se consideraba un secreto para aquellos encargados de transportarla a su destino. Por otro lado, hasta bien entrado el siglo XX no se emplarán los sobres postales y la práctica generalizada consistía en cerrar las cartas doblando varias veces las mismas hojas o pliegos de papel. En un lado del pliego se escribía el texto de la carta, mientras que en el otro se incluían los datos del destinatario, de aquí que fuesen conocidos como “sobrescritos”. A continuación se aplicaba en la parte posterior de estos documentos plegados una fina capa de cera, lacre u oblea, y una tira de papel sobre la que se estampaba el sello que servía para cerrar la carta. De esta forma, era necesario romper esta tira para poder abrirla, lo que aseguraba que solo el destinatario autorizado pudiera acceder a su contenido (Fig. 4). Esta práctica de cerrar las cartas era la primera garantía de su secreto y una exigencia de la Renta de Correos para tramitar el envío de la correspondencia, en nuestro caso, a tierras americanas.

¹⁰ Sobre las repercusiones que esta guerra tuvo sobre las comunicaciones de España con las Indias, puede consultarse el trabajo de Belloto (1971).

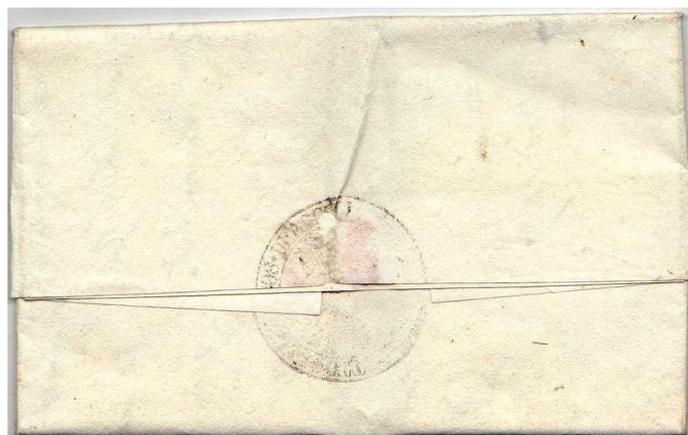


Figura 4. Reverso de un sobrescrito. Fuente: Cid-Rodríguez, 2022, p. 60.

Como hemos señalado, el proceso comenzaba en La Coruña, punto de reunión de toda la correspondencia que se dirigía a las Indias, desde donde pasaba de la estafeta del correo ordinario a la estafeta de los Correos Marítimos. Aquí, los mozos del oficio realizaban la apertura de los paquetes y procedían al sellado de las cartas con la palabra “España” (las que llegaban de América debían estar selladas con el distintivo “Yndias”), y a la preparación de los nuevos pliegos para remitirlos a tierras americanas (Fig. 5). Para facilitar su envío, estos pliegos eran depositados en una serie de valijas o cajones perfectamente rotulados con un indicativo específico de su lugar de destino. Cada paso en este proceso se registraba detalladamente en un libro de asientos, incluyendo información como el tipo de cartas, su peso e importe.

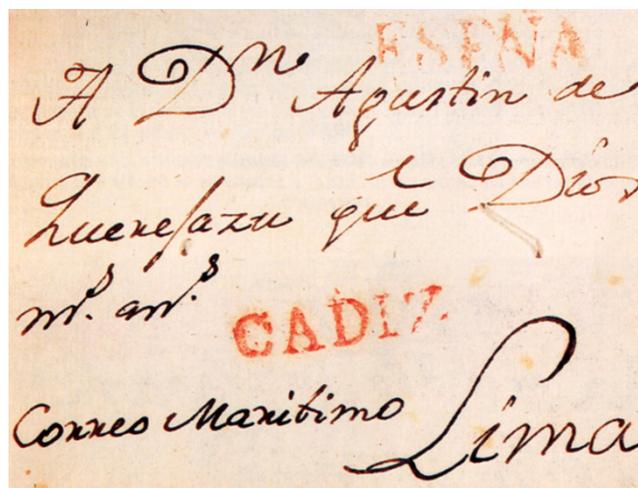


Figura 5. Sobrescrito, [178-?], Cádiz, a Agustín de Querefazu, Lima. Marca de origen <CADIZ> y de tránsito por La Coruña <ESPAÑA>, ambas de color bermellón. Leyenda manuscrita de la ruta a seguir: Correo Marítimo. Fuente: Menéndez, 1986, p. 35.

Una vez que los envíos estaban listos, se embarcaban en los buques correo bajo la supervisión del comandante general del Reino de Galicia. Los capitanes de estos paquebotes recibían un pasaporte que autorizaba la travesía y donde se anotaban minuciosamente los detalles de la correspondencia. El pasaporte no solo documentaba la carga, sino que también incluía la fecha de embarque de la correspondencia. Durante la travesía, este documento se actualizaba en cada escala, registrando las fechas de llegada a los puertos americanos y otros datos relevantes, lo que permitía un seguimiento detallado de la correspondencia.

Otra alternativa que se observa, especialmente en tiempos de guerra, consistía en el despacho de buques extraordinarios con el propósito de llevar la correspondencia oficial a los territorios americanos. En estos casos, se trataba de viajes realizados al margen del calendario de salidas establecido para los Correos Marítimos. Así por ejemplo, en el Diario de Navegación del paquebote Rey¹¹, fechado el 14 de septiembre de 1781, encontramos el relato del viaje que realizó esta fragata en plena guerra con Gran Bretaña (1779-1783). Antes de partir su capitán recibió de manos del presidente de la Casa de la Contratación de Cádiz un pliego cerrado con las instrucciones que debía observar. En el sobre del mismo se podía leer: “A don Pedro del Barco, capitán de la fragata correo el Rey, para abrir ocho leguas distantes de esta bahía”, lugar donde se revelaría el destino final de la embarcación. En esta ocasión, las instrucciones y órdenes no provinieron de la Casa de Contratación de Cádiz, sino directamente del ministro de Indias, José de Gálvez. El ministro enfatizó la importancia de que la embarcación viajara ligera de carga para evitar retrasos en el trayecto y que estuviera debidamente armada y preparada para enfrentar posibles conflictos. Acompañando a la fragata Rey en todo el recorrido se encontraba la embarcación Soledad, lista para repeler cualquier ataque enemigo.

El destino de este viaje, como se supo más tarde, fue La Habana, y transportaba correspondencia reservada que iba dirigida al mariscal de campo Bernardo de Gálvez. La “correspondencia reservada” era confidencial y en el contexto histórico que nos ocupa frecuentemente se empleaba para exponer asuntos secretos o estratégicos de importancia crítica, que requerían una protección especial y que debían ser entregados exclusivamente a un destinatario específico. Por lo general, este tipo de correspondencia era manipulada con sumo cuidado para garantizar su seguridad durante la travesía oceánica (Cid-Rodríguez, 2022, p. 65). En este sentido, los pliegos que transportaba la fragata Rey viajaron custodiados por el capitán de infantería Miguel Antonio de Herrera, quien se ocupó de su entrega.

La seguridad de la correspondencia no se dejaba al azar. Los capitanes de los buques-correo eran los máximos responsables de garantizar su integridad. Para ello, se les proporcionaba armamento ya que tenían la consideración de barcos de guerra. Esta medida se adoptó especialmente en respuesta a la creciente amenaza

11 AGI, Sección de Correos, Legajo 273 B.

de corsarios y embarcaciones enemigas. La combinación de velocidad, elemento que caracterizaba a las fragatas, y la protección armada eran cruciales para asegurar que la correspondencia llegara a su destino de manera segura. Además, al menos simbólicamente, los Correos Marítimos estaban respaldados por las Armas Reales que ondeaban en sus banderas y gallardetes, garantizando el respeto debido, existiendo duras penas para aquellos que intentaran vulnerar la inviolabilidad de la correspondencia (Cid-Rodríguez, 2022, pp. 159-162).

En caso de peligro, como el abordaje por un barco enemigo, se tenía un protocolo claro: arrojar la correspondencia al mar para evitar que cayera en manos equivocadas. La existencia de duplicados de la correspondencia aseguraba que la información vital no se perdiera. Estos duplicados viajaban en otros buques correo para garantizar la continuidad del servicio, lo que constituyó una práctica eficaz para preservar la confidencialidad de la correspondencia. También los capitanes, en el caso de que un temporal les forzase a desviar su ruta a cualquier otro punto de costa del dominio español, para evitar perjuicios por el retraso del correo, remitirían los pliegos a la Administración más cercana, desde donde continuarían por tierra hasta su destino (Cid-Rodríguez, 2022, p. 88).

Como hemos tenido ocasión de señalar, el transporte de la correspondencia ultramarina no era exclusivo de los Correos Marítimos. Todo barco que navegase entre España y América, ya fuese de guerra o particular, debía admitir correspondencia como carga sin tener derecho a percibir ninguna cantidad de la Renta de Correos en concepto de flete. El acoso que sufrían los buques-correo por parte de corsarios y embarcaciones enemigas –sobre todo en época de conflicto bélico–, los temporales y demás inclemencias del tránsito oceánico, recomendaban la multiplicación de los medios de transporte para asegurar las comunicaciones. De esta forma, no solo los Correos sino también las embarcaciones de la Armada y los navíos de registro estaban facultados para transportar correspondencia. Los capitanes de estos navíos debían comunicar su destino y la fecha de partida a los administradores de Correos con la suficiente antelación, entre cuatro y seis días, para que así el público tuviera todo tipo de facilidades a la hora de utilizar el servicio. También se establecieron normas relativas al registro de dichos buques en un intento de aprehender las cartas que los miembros de las tripulaciones pudiesen conducir sin haber pasado previamente por algún oficio de Correos. Se intentaba de este modo crear un monopolio a la hora de transportar el correo.

Una vez en tierras americanas, la correspondencia se dirigía a las administraciones correspondientes, desde donde se distribuía a lo largo del territorio. Sin embargo, el desembarco de la correspondencia del Real Servicio era prioritario, ya que se pretendía que fuesen las autoridades americanas las primeras en recibir las noticias desde la Corte. Esta medida se acentuaba en los casos de conflicto bélico, procediéndose a la entrega inmediata de la correspondencia oficial y reteniéndose varios días la de carácter particular.

En definitiva, todas estas medidas buscaban la entrega segura y confidencial de la correspondencia, incluso en tiempos de conflicto. Este sistema no solo unía geográficamente a dos continentes, sino que también desempeñaba un papel esencial en la historia moderna, al combinar la eficiencia logística con la protección de la correspondencia como elementos fundamentales.

6. CONCLUSIONES

A lo largo de estas páginas, hemos explorado la compleja problemática que envolvió el desarrollo de las comunicaciones postales entre España y América durante la Edad Moderna, con un enfoque particular en el funcionamiento de los Correos Marítimos en el siglo XVIII. Las conclusiones más significativas que podemos extraer de este trabajo son las siguientes:

- Tras el Descubrimiento de América, la comunicación escrita se convirtió en un instrumento crucial para ejercer el gobierno en esos distantes territorios. La correspondencia era el medio que permitía la representación regia y el ejercicio de su soberanía, pero requería de un sistema de transporte ultramarino eficiente.
- La Monarquía española buscaba estar bien informada sobre todo lo que ocurría en el continente americano, no solo a través de las autoridades indianas, sino alentando a los súbditos a escribir al Rey y transmitir noticias de las Indias.
- Durante los siglos XVI y XVII, las comunicaciones postales con América carecieron de la infraestructura necesaria, y la Corona nunca logró un control total debido a la falta de recursos.
- En 1764, Carlos III creó los Correos Marítimos a las Indias, tratando de poner fin a dos siglos de problemas en las comunicaciones ultramarinas. Se establecieron rutas postales terrestres y marítimas, y las embarcaciones empleadas eran propiedad de la Corona.
- La seguridad de las comunicaciones postales era un tema crucial, y se tomaron medidas para salvaguardar la confidencialidad de la correspondencia, incluyendo la duplicación o triplicación de envíos.
- Los Correos Marítimos no solo facilitaron el transporte de la correspondencia, sino que también desempeñaron un papel vital en el buen gobierno de las Indias, en el funcionamiento del comercio y en mantener vivas las relaciones personales pese a la distancia.
- A finales del siglo XVIII, España se vio envuelta en una serie de conflictos bélicos que afectaron negativamente a las comunicaciones ultramarinas. Como resultado, en 1802, los Correos Marítimos se incorporaron a la Real Armada. A pesar de las dificultades, este estudio subraya cómo el correo marítimo fue fundamental para superar la distancia geográfica y fortalecer los lazos entre ambas orillas del Atlántico.

En resumen, este artículo ilustra cómo el poder de la escritura a larga distancia solo pudo desarrollarse con un correo seguro, eficaz y frecuente. El sistema comunicativo establecido por España en el siglo XVIII contribuyó eficazmente a superar la distancia geográfica y a fortalecer los vínculos entre aquellos que estaban separados por el espacio y el tiempo.

7. BIBLIOGRAFÍA

- Alcázar Molina, C. (1920). *Historia del Correo en América*. Madrid: Sucesores de Rivadereyra.
- Alonso Álvarez, L. (1986). *Comercio colonial y crisis del Antiguo Régimen en Galicia (1778-1818)*. [Santiago de Compostela]: Xunta de Galicia, Consellería da Presidencia.
- Amores Carredano, J. B. (coord.). (2006). *Historia de América*. Barcelona: Ariel
- Belloto, M. L. (1971). *Correio Marítimo Hispano-Americano: a Carreira de Buenos Aires 1767-1779*. Assis: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Assis.
- Burkholder, M. A. (1984). *De la impotencia a la autoridad: la Corona Española y las Audiencias en América*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Céspedes del Castillo, G. (1983). *América hispánica (1492-1898)*. Barcelona: Labor.
- Cid-Rodríguez, R. (1991). Los Correos Marítimos a las Indias, una empresa de la ilustración. *Revista de Humanidades*, n. 2, pp. 59-68.
- Cid-Rodríguez, R. (1993). Las rutas postales hispanoamericanas en el siglo XVIII: los Correos Marítimos. En: *Caminería Hispánica*. Guadalajara: AACHE, v. I, pp. 515-526.
- Cid-Rodríguez, R. (2022). *Los Correos Marítimos de Indias en el siglo XVIII: expedición y circulación de la correspondencia*. Sevilla: UNED.
- Cid-Rodríguez, R. y López Bernal, J. M. (1986). El correo en las Yndias, 1514-1769: historia de un monopolio familiar. *Sevilla* 92, 12, pp. 38-41.
- Cristóforis, N. A. de. (2006). Los migrantes del noroeste hispánico en el Buenos Aires tardo colonial: la construcción de un tejido relacional luego del traslado ultramarino. *Anuario del Instituto de Historia Argentina*, núm. 6, p. 45-76. Disponible en: <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/12393>
- Gaceta de Madrid* (18 de septiembre de 1764), n. 38, p. 320.
- García Fuentes, L. (1982). *El comercio español con América: 1650-1700*. Sevilla: Diputación Provincial.
- García Pérez, R. D. (1998). *El Consejo de Indias durante los reinados de Carlos III y Carlos IV*. Pamplona: EUNSA.
- Gómez Gómez, M. (2008). *El sello y registro de Indias: imagen y representación*. Koln: Böhlau.

- Heredía Herrera, A. (1976). Asiento con el Consulado de Cádiz, en 1720, para el despacho de avisos. En: *La burguesía mercantil gaditana (1650-1868)*. Cádiz: Instituto de Estudios Gaditanos pp. 163-172.
- Herrero Gil, D. (2008). El control de las comunicaciones marítimas: el caso particular de la Administración de Correos de Cádiz entre 1764 y 1802. *Trocadero*, n. 20, pp. 127-138. DOI: <http://dx.doi.org/10.25267/Trocadero.2008.i20.10>
- Konetzke, R. (1982). *América latina. II, La época colonial*. Madrid: siglo XXI de España
- Lago Martínez, M. (1976). La Coruña en los Correos Marítimos de España. *Revista Porteo*, año I, n. 1 (abril), pp. 18-20.
- Lamikiz, X. (2007). Patrones de comercio y flujo de información comercial entre España y América durante el siglo XVIII. *Revista de Historia Económica*, Año XXV, n. 2, pp. 233-260. DOI: <https://doi.org/10.1017/S0212610900000124>
- Lang, M. F. (1998). *Las flotas de la Nueva España (1630-1710): despacho, azogue, comercio*. Sevilla: Muñoz Moya.
- López Bernal, J. M. (1992). El correo marítimo español en el siglo XVIII: establecimiento, organización y desarrollo de la carrera de Canarias. *Atalaya Filatélica*, n. 56, pp. 5-12.
- López Bernal, J. M. (1995). Las Ordenanzas de 1580 para el gobierno del oficio de Correo Mayor de la Casa de la Contratación. *Atalaya Filatélica*, núm. 68, pp. 5-11.
- Menéndez, Ángel (1986). Primera marca postal “España” del Correo de Indias. *Boletín ESPAMER '87*, núm. 2, pp. 31-39.
- Moreno Cabanillas, R. (2014). El primer paquebote de correos marítimos a las Indias (1764): precursor de un nuevo sistema postal ultramarino. *Revista de Historia Naval*, año XXXII, n. 126, pp. 75-89. Disponible en: https://bibliotecavirtual.defensa.gob.es/BVMDefensa/i118n/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=146522
- Schäfer, E. (2003). *El Consejo Real y Supremo de las Indias: su historia, organización y labor administrativa hasta la terminación de la Casa de Austria*. Prólogo, A. M. Bernal. [Valladolid]: Consejería de Educación y Cultura; [Madrid]: Marcial Pons, Historia, 2 v.
- Serrera Contreras, R. M. (1990). La organización de las Indias. En Domínguez Ortiz, A. (dir.). *Historia de España*. Barcelona: Planeta, v. VIII, pp. 265-275.
- Serrera Contreras, Ramón M^a. (1992). *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas*. Barcelona: Lunwerg.
- Serrera Contreras, R. M. (2011). *La América de los Habsburgo (1517-1700)*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones, Universidad de Sevilla.
- Vallejo García-Hevia, J. M. (1998). Los Navíos de Aviso y los Correos Marítimos a Indias (1492-1898). *Ius Fugit: revista interdisciplinar de estudios histórico-jurídicos*, n. 7, pp. 239-241.