

# LA CREACION DE LOS CORREOS MARÍTIMOS EN EL CONTEXTO DE LAS REFORMAS BORBÓNICAS EN CUBA

*Celia María Parcero Torre*

UNIVERSIDAD DE VALLADOLID

## INTRODUCCIÓN

La creación de los correos marítimos se enmarca dentro de las reformas que tuvieron lugar en Cuba al finalizar la guerra de los siete años. A partir del 6 de julio de 1763 en que se recuperó La Habana, el nuevo capitán general de Cuba, conde de Riela, reemprendió las reformas militares y hacendísticas que habían sido iniciadas por el gobernador Juan de Prado y Portocarrero suspendidas por la toma de La Habana por los ingleses en agosto de 1762<sup>1</sup>.

De entre las reformas, han sido las militares las que han merecido más atención de los investigadores sin embargo, no fueron menos importantes las medidas fiscales y económicas llevadas a cabo para conseguir aumentar las rentas de la isla y con ello, contribuir a los enormes gastos que supuso la mejora de sus defensas. La reforma de la Hacienda se basó principalmente en la recuperación por parte de la corona de la mayoría de las rentas arrendadas<sup>2</sup>, en la aplicación de nuevos impuestos sobre las rentas y el comercio y en el cambio de política económica tendente a implantar el librecomercio.

Es en este contexto donde se inscribe la creación de los correos marítimos puesto que con ellos la corona no solamente recuperó una renta que había estado tradicionalmente en manos de particulares, sino que rompió el monopolio del comercio que ejercía la Real Compañía de La Habana al autorizar que los correos transportaran libremente hasta sesenta toneladas de mercancías en

cada viaje<sup>3</sup>.

## I. LAS REFORMAS HACENDÍSTICAS Y ECONÓMICAS DEL MARQUÉS DE SQUILACHE EN CUBA

El marqués de Squilache eligió al conde de Riela para emprender en Cuba una serie de reformas fiscales que exigían en primer lugar, disponer de una información lo más completa posible de los recursos de la isla. Así, apenas tomó posesión de su cargo, el nuevo capitán general solicitó al contador de la Real Hacienda, Antonio de Gilabert, un informe detallado de los ingresos anuales que producía cada uno de los ramos de la Real Hacienda<sup>4</sup> y también, ordenó hacer un recuento de toda la población de La Habana y de los diferentes partidos de la isla, encomendando esta última tarea a O'Reilly que debía recorrerla por completo para organizar las milicias<sup>5</sup>.

Reunida esta información el conde de Riela se la envió a Squilache que con la opinión de una junta de ministros tomó la decisión de reducir los diferentes tipos de impuestos que existían en la isla a estos tres: un 3% sobre las rentas líquidas de las casas, censos y posesiones, dos pesos por cada barril de aguardiente de caña que se producía en la isla y un 4% de alcabala, a todo lo que se vendiera o trocara en la isla<sup>6</sup>.

En abril de 1764 Squilache ordenaba a Riela que explicara a los habaneros que el Rey había decidido imponer el menor número de impuestos pero que era absolutamente necesario que los vecinos contribuyeran

1 Celia María PARCERO TORRE: *La pérdida de La Habana y las reformas borbónicas en Cuba (1763-1775)*, Valladolid, Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León, Valladolid, 1998, p. 280.

2 Celia María PARCERO TORRE: "Ilustración y reformas económicas en Cuba: el gobierno de Juan de Prado" en *Actas del XI Congreso Internacional de AHILA*, vol. II pp. 457-474, Liverpool, The Institute of Latin American Studies, University of Liverpool, 1998. En este trabajo estudiamos el estanco del tabaco y de la sal llevado a cabo en 1760, como expresión de la política de recuperación de rentas llevada a cabo en el marco de las reformas económicas carloterceristas

3 Monserrat GARATE OJANGUREN: *Comercio Ultramarino e Ilustración. La Real Compañía de La Habana*, San Sebastián, Real Sociedad Bascongada de Amigos del País, 1993, p. 158. Señala que la entrada anual de 720 toneladas libres en el puerto habanero supuso un verdadero reto para la supervivencia de la Compañía

4 Archivo General de Indias ( en adelante, AGI ) Indiferente General. leg. 1629, el conde de Riela al marqués de Squilache, La Habana, 10 de diciembre de 1763. Le enviaba el informe de Gelabert junto con las propuestas del contador para incrementar los ingresos de la Real Hacienda.

5 Sobre este tema ver; Allan J. KUETHE: "El marqués de Squilache, Alejandro O'Reilly y las reformas de Carlos III en Cuba" en *Memoria del IV Congreso Venezolano de Historia*, tomo II, Caracas, 1983, pp. 121-122.

6 Archivo General de Simancas (en adelante AGS) Secretaría y Superintendencia de Hacienda (en adelante, SS Hacienda) leg. 2342. *Acuerdos de la junta de los señores ministros*, Madrid, 15 de marzo de 1764.

en mayor medida a la defensa de la ciudad y de la isla ayudando a costear los gastos que se derivaran de la misma.

Para actuar de intermediario o mediador ante los principales vecinos de La Habana, Riela, buscó la colaboración del padre Butler, un jesuita habanero a quien encargó que sondeara a los vecinos para saber hasta que punto estaban dispuestos a aceptar las reformas fiscales que se proponían a cambio de algunas ventajas económicas.

Aunque el padre Butler le comunicó que existía una división de opiniones al respecto, Riela informó a Squilache que la gente estaba ya convencida de que debía costear la defensa y la Real Orden que decretaba la implantación de los nuevos impuestos llegó a La Habana el mes de junio de 1764<sup>7</sup>. Pero, la publicación en octubre del reglamento para la aplicación de la alcabala provocó la más enérgica protesta de la burguesía habanera que presentó a Riela una serie de peticiones dirigidas al Rey a cambio de estudiar las posibilidades económicas de la isla para aplicar el nuevo impuesto<sup>8</sup>.

La más importante de sus peticiones era la solicitud del librecomercio entre Cuba y todos los puertos americanos así como la eliminación de todos los asientos y del monopolio de la Real Compañía de La Habana. El conde de Riela envió este documento a la Corte con una carta en la que mostraba su apoyo a la concesión de todas las demandas que se hacían<sup>9</sup>. Las razones que explican esta actitud están en que, en todo lo esencial las peticiones del cabildo y de los prohombres de La Habana coincidían con las propuestas que Alejandro O'Reilly había expresado en un informe enviado a la Corte en el mes de abril de 1764<sup>10</sup>. Y, aún más, la petición más importante, el fin del monopolio de la Real Compañía, ya se había concedido en parte en la Real Instrucción de 6 de agosto de 1764 que creaba los correos marítimos. En este punto los intereses de la burguesía habanera venían a coincidir con los de Squilache de acabar con los privilegios de la Real Compañía e implantar el libre comercio.

## II. LA INFLUENCIA DEL INFORME DE O'REILLY EN LA CREACIÓN DE LOS CORREOS MARÍTIMOS

Es cierto que las primeras propuestas sobre la conveniencia de crear un servicio de correos marítimos aparecieron en el *Itinerario de las Carreras de Postas de dentro y fuera del*

*Reyno* publicado en Madrid en 1761 del que era autor el fiscal del Consejo de Castilla, D. Pedro Rodríguez de Campomanes,<sup>11</sup> y que, en 1762 Bernardo Wall insistía en su Proyecto económico en la conveniencia de establecer un sistema regular de correos marítimos para el transporte de la correspondencia al continente americano<sup>12</sup>; sin embargo, no se tomará la decisión de crearlos hasta 1764 tras recibir el informe de Alejandro O'Reilly sobre el estado de la isla y creemos que se puede establecer una relación directa entre éste y el establecimiento de los correos marítimos.

Recordemos que O'Reilly fue enviado a Cuba como colaborador del conde de Riela para encargarse de la reforma del ejército basada en la reorganización de las tropas regulares y, sobre todo, en la implantación de las milicias<sup>13</sup>. Éste ha sido el aspecto más estudiado de la obra de O'Reilly en Cuba<sup>14</sup>; pero, no fue menos importante su contribución a las reformas económicas, gracias fundamentalmente a la influencia que tuvo en la Corte su informe sobre el estado de la isla de Cuba donde se encuentran las claves del decreto de librecomercio y de la instauración de los correos marítimos<sup>15</sup>.

En el citado informe, O'Reilly afirmaba que la escasez de comunicaciones regulares entre Cuba y la isla de Santo Domingo, donde residía la Audiencia, perjudicaba extraordinariamente el funcionamiento de la justicia en la isla pues "cada año hay solo un navío que pasa de La Habana a la Española, que conduce el situado, que solo está allí un mes, y en ese tiempo no puede despacharse negocio alguno de la audiencia, así se eternizan las causas y los lamentos en esto son tan universales como justos; el remedio sería un tribunal de apelaciones en La Habana<sup>16</sup>. La mala administración de la justicia era, en su opinión, el primer y principal problema de Cuba y el que más urgía resolver.

Y fue precisamente, el conseguir mejorar la administración de justicia, el primer objetivo de los correos marítimos.

Por cuanto la falta de correspondencia regular de estos mis dominios de España a los de las Indias-Occidentales ha ocasionado en todos los tiempos retardación en el cumplimiento de mis Reales Ordenes, y de las providencias de Justicia, tomadas por mi Consejo de es mis Reynos, trascendiendo ese mismo perjuicio a mis Vasallos ultra-marinos; cuyas quejas, ó recursos llegan con tal retardación y dificultad que las deci-

7 *Ibidem*, el conde de Riela al marqués de Squilache, La Habana, 5 de julio de 1764.

8 AGS SS Hacienda leg. 1056, el conde de Riela al marqués de Squilache, La Habana, 26 de octubre de 1764, *Texto de la representación del cabildo, principales de la ciudad y procurador general de La Habana*.

9 *Ibidem*, el conde de Riela al marqués de Squilache, La Habana, 30 de octubre de 1764.

10 AGS SS Hacienda leg. 2342. Proponía que se ampliase el comercio con España permitiendo la llegada de embarcaciones desde la península a los puertos de Bayamo, Santiago, Puerto Príncipe y Trinidad para surtir el interior de la isla y al mismo tiempo sacar sus productos.

11 Vicente RODRÍGUEZ CASADO: *La política y los políticos en el reinado de Carlos III*, Madrid, Rialp, 1962, p. 232. Campomanes fue nombrado en 1755 asesor de Correos y seis años más tarde publicaba el *Itinerario de las Carreras de Postas de dentro y fuera del Reyno que contiene también las Leyes y privilegios con que se gobiernan en España las Postas desde su establecimiento. Y una noticia de las especies corrientes de Moneda extrangera, reducidas a la de España, con los presios a que se pagan las postas en los varios países*.

12 *Proyecto económico, en que se proponen varias providencias, dirigidas a promover los intereses de España, con los medios y fondos necesarios para*

*su planificación: escrito en el año de 1762, por Bernardo Wall, del Consejo de S.M. y su ministro de la Real Junta de Comercio y Moneda*. Citado por Juan SEMPERE Y GUARINOS en *Ensayo de una Biblioteca española de los mejores escritores del reinado de Carlos III*, vol. III, Edic. Facsímil, Valladolid, Junta de Castilla y León, Consejería de Educación y Cultura, 1997, p. 181.

13 Bibiano TORRES RAMÍREZ: *Alejandro O'Reilly en las Indias*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispánicos, 1969, pp. 17-51

14 Allan J. KUETHE: *Crown, Military and Society*, Knoxville, 1986, pp. 2449

15 Sobre la relación entre el informe de O'Reilly y el decreto de librecomercio ver, Celia María PARCERO TORRE: *La pérdida de La Habana y las reformas borbónicas en Cuba (1763-1775)*, p. 251.

16 AGS SS Hacienda, leg. 2342, Alejandro O'Reilly a Julián de Arriaga, La Habana, 1 de abril de 1764. Otras copias de este Informe se encuentran en la Biblioteca de Palacio, Miscelánea Ayala, Manuscrito 2.819. fols. 330-336 y en AGI Santo Domingo, leg. 1509

siones más imparciales y prudentes se suelen frustrar por la mudanza de circunstancias<sup>17</sup>.

El segundo problema más grave de Cuba para O'Reilly era la falta del comercio suficiente para abastecer a sus habitantes de todo lo necesario como consecuencia del monopolio ejercido por la Real Compañía de La Habana que provocaba de una parte, que "los habitantes de la isla se vieran en el desamparo de no recibir de los dominios de S. M. lo que necesitan para su vestuario y sustento pues en diez años apenas han entrado en sus puertos interiores (Santiago de Cuba, Bayamo y Puerto Príncipe) lo necesario para 10 meses. La Real Compañía de La Habana, por más que haya proyectado ha enviado muy poco, y solo lo que no tenía salida en La Habana" y de otra parte, "el tener que sacar sus frutos por La Habana donde aún son inciertos los buques les desanima a exponerse a la contingencia de su venta o de hacerlo a precios ínfimos y arbitrarios a lo que se une el riesgo de que se estropeen en la demora y los gastos de transporte, almacén y movimientos que son indispensables. De aquí resulta la aplicación del comercio ilícito que llena la isla de pleitos y arruina con detrimento del Estado a infinitas familias"<sup>18</sup>.

Para aumentar el intercambio, evitar el desabastecimiento y disminuir el contrabando, proponía O'Reilly que se abriesen más puertos al comercio y que se terminara con el monopolio de la Real Compañía de La Habana y eso fue exactamente lo que se hizo al crear los correos marítimos. Así, en el preámbulo de la Real Cédula de 26 de agosto de 1764 en la que se ordenaba el cumplimiento y la puesta en práctica de la Real Instrucción de 6 de agosto del mismo año, El Rey aludía a los perjuicios que la falta de comunicación regular generaba en las relaciones comerciales entre España y sus territorios de Ultramar; también afirmaba que el giro de letras resultaba impracticable en las condiciones existentes y que la falta de comunicación directa entre los vendedores de mercancías españolas y los compradores en América dejaba el comercio en manos de intermediarios que imponían sus reglas de juego aprovechándose de la distancia. Aunque no se mencionaba expresamente a la Real Compañía, implícitamente, el documento se refería a ella acusándola del escaso desarrollo del comercio americano. Además, reconocía que el desabastecimiento de la isla obligaba a sus habitantes a "valerse de las colonias extranjeras para suplir la falta de auxilios"<sup>19</sup> es decir, a practicar el contrabando, como ya había observado O'Reilly.

Los correos marítimos resolvieron, por tanto, los dos

problemas más graves señalados por el subinspector de milicias; la administración de justicia de una parte, y la ruptura del monopolio comercial de la Real Compañía de otra, dando con ello el primer paso en el camino hacia el librecomercio. Hasta tal punto se relacionó el establecimiento de los correos marítimos con el librecomercio que apenas comenzó a funcionar este servicio, el gobernador de Santiago de Cuba, Francisco Cajigal de la Vega se apresuraba a pedir al Secretario de Hacienda, marqués de Squilache, que autorizase a los correos a hacer escala en Santiago de Cuba para aliviar el desabastecimiento que sufría la ciudad por parte de la Real Compañía<sup>20</sup>.

Así, como señaló Levi Marrero, en poco tiempo todas las sugerencias de O'Reilly fueron convertidas en parte esencial de la nueva política colonial de España en Cuba<sup>21</sup>.

### III. LOS CAMBIOS EN LA ORGANIZACIÓN DEL CORREO DE ULTRAMAR TRAS LA REAL INSTRUCCIÓN DE 6 DE AGOSTO DE 1764

#### a) Los cambios en España

La Real Instrucción de 6 de agosto de 1764 por la que se crearon los correos marítimos alteró sustancialmente la organización de la correspondencia entre España y sus colonias de América<sup>22</sup>. De una parte, trajo consigo la desaparición del cargo del Correo Mayor de Indias en España creado en el siglo XVI para que se encargase de toda la correspondencia de América en régimen de monopolio<sup>23</sup>; en manos de la familia Carvajal por donación del Rey Fernando el Católico<sup>24</sup>. Por esta razón, al decidir Carlos III que los correos ultramarinos tuvieran de nuevo carácter de realengo, fue necesario negociar con el correo mayor de Indias, D. Fermín Francisco Carvajal y Vargas, la renuncia a este título, a cambio de concederle otros tan importantes como, el de grande de España y duque de San Carlos<sup>25</sup>.

Desde el día 6 de agosto de 1764, toda la organización del Correo de España y de América pasó a depender del Secretario de Estado, marqués de Grimaldi nombrado Superintendente General de Correos y Postas quien designó, inmediatamente, a D. Lázaro Fernández Angulo y D. Antonio de la Quadra como administradores generales de Correos delegando en ellos toda su autoridad<sup>26</sup>.

17 AGI Audiencia de Santo Domingo leg. 1212, Copia de la Real Cédula fechada en San Ildefonso el 26 de agosto de 1764 por la que el Rey ordena a los virreyes, presidentes de Audiencias y demás personas que ejerzan jurisdicción en América que guarden, cumplan y auxilien el establecimiento de los correos marítimos decretado el 6 de agosto de 1764. Julián López Ayllón, Madrid, 8 de octubre de 1764, *Copia de la Cédula Real Original, que queda en los libros de la Contaduría General de la Renta de Estafetas, Correos y Postas de dentro y fuera de España que se halla a mi cargo*.

18 AGS SS Hacienda, leg. 2342, Alejandro O'Reilly a Julián de Arriaga, La Habana, 1 de abril de 1764

19 AG I Audiencia de Santo Domingo leg. 1212, Copia de la Real Cédula fechada en San Ildefonso el 26 de agosto de 1764

20 AGS SS Hacienda, leg. 2343, El marqués de Casa Cajigal al marqués de Squilache, Santiago de Cuba, 29 de enero de 1765.

21 Levi MARRERO: *Cuba: Economía y Sociedad: Del monopolio hacia la libertad comercial (1701-1763)* III, Madrid, Playor, 1976, p.262.

22 Eufemio LORENZO SANZ: *Comercio de España con América en la época de Felipe //*, Valladolid, Instituto Simancas, 1986, vol. II, p. 312.

Señala que hasta 1764 no desaparecieron los navios de aviso que desde el siglo XVI transportaban la correspondencia entre España y América.

23 *Ibidem*, p. 311 El Correo Mayor era el único que podía despachar navios de aviso.

24 Cayetano ÁLCAZAR Y MOLINA: *Historia del Correo en América*, Madrid, Biblioteca de Historia Hispano americana, 1920, pp.50-51. El primer Correo Mayor de Indias fue D. Lorenzo Galíndez Carvajal a quien designó para el cargo D. Fernando el Católico en 1514.

25 W. BOSE: "Historia del correo de España e Hispanoamérica (1520-1820)" en *BAIFHP*, n° 19, octubre, 1951. Afirma que obtuvo además una renta anual de 14.000 pesos. Estos acuerdos se firmaron el 23 de septiembre de 1768.

26 AGI Audiencia de Santo Domingo leg. 1212, Copia de la Real Cédula fechada en San Ildefonso el 26 de agosto de 1764. Concedía al marqués de Grimaldi "las mismas facultades que ejerce en España en las embarcaciones que conduceren y trageren de las Indias correspondencia, y sus tripulaciones; en los Administradores, Oficiales, Conductores, Maestros de Postas y Postillones que de cuenta de la Real Hacienda se establezcan en aquellos dominios".

A partir de este momento toda la correspondencia de América partiría y llegaría a La Coruña en vez de a Cádiz, desafiando así a la burguesía andaluza en un intento de la Corona por dar nuevo auge a los territorios del norte de España<sup>27</sup>. La Coruña se convirtió de este modo, en la sede de la Administración Principal del Correo de Ultramar en España y para el cargo de administrador se nombró a D. José Antonio López<sup>28</sup>.

Entre sus funciones estaba la de equipar los cinco paquebotes correos que la Corona había adquirido para este servicio<sup>29</sup>, eligiendo sus tripulaciones<sup>30</sup> y proveyéndoles de los suministros necesarios para los viajes de ida y vuelta a Cuba<sup>31</sup>. Aparte, la misión más importante del administrador era la organización de la correspondencia por un lado, y de los fletes de mercancías que podían cargarse en los correos, por otro.

El proceso de organización de la correspondencia comenzaba marcando con un sello con el nombre de "España" toda la correspondencia que llegaba a Coruña desde cualquier punto de la península con destino a América<sup>32</sup>. Posteriormente, se dividía en nueve grupos que eran embalados en otros tantos cajones teniendo en cuenta sus diferentes destinos<sup>33</sup>; previamente, las cartas se registraban anotando su peso y su valor de franqueo en un libro de registro.

En cuanto a las mercancías, era misión del administrador vigilar que no sobrepasaran el peso de las sesenta toneladas autorizadas y de que se cobrara el transporte al precio corriente, previa información de los comerciantes

de Galicia, San Sebastián y Cádiz<sup>34</sup>.

El buque correo partía de La Coruña a primeros de cada mes navegando directamente hasta Puerto Rico y a Santo Domingo para dejar y embarcar la correspondencia de estas islas sin tocar tierra, a fin de que llegaran cuanto antes a La Habana<sup>35</sup>. En La Habana, se depositaban en la Administración general de Correos los siete cajones que contenían la correspondencia de la propia isla, la de Nueva España, la de Perú y la de Tierra Firme, para su distribución posterior por el administrador general de La Habana.

### b) Los cambios en la organización del Correo en América

Como en España, al crearse los correos marítimos desaparecieron los correos mayores de Indias que existían en los territorios americanos<sup>36</sup>; así, por ejemplo, el último Correo Mayor de México, D. Antonio Méndez Prieto, fue cesado en sus funciones el día 1 de julio de 1766 cuando el Correo pasó a la Real Hacienda<sup>37</sup>. Así mismo, se centralizó en La Habana toda la recepción de la correspondencia distribuyéndose desde allí a toda América y a las islas Filipinas a través del puerto de Acapulco.

Entre 1764 y 1767 la distribución se hacía desde La Habana a América del Norte por el puerto de Campeche

27 Como señaló, Manoel LELO BELOTTO: *Correo Marítimo Hispanoamericano. A carreira de Buenos Aires (1767-1779)*, Facultad de Filosofía, Ciencias e Letras de Assis, Assis, 1971. Citado por María Antonia VALBUENA GARCÍA: "La aplicación del Reglamento de librecomercio en Galicia. 1778" en *Revista de Indias*, Madrid, 171, enero-junio, 1983. p. 204.

Sobre los efectos de esta medida en las regiones de la mitad norte peninsular ver: John LYNCH: *El siglo XVIII, Historia de España XII*, Barcelona. Crítica 1991, p.318. Destaca que esto supuso para Galicia la posibilidad de enviar a América una gran cantidad de tejidos fabricados en la región que representaron el 144 % de las exportaciones entre 1764 y 1778. Ramón VILLARES y Pegerto SAAVEDRA: "Galicia en el Antiguo Régimen la fortaleza de una sociedad tradicional" en Roberto FERNÁNDEZ (edit.) *España en el siglo XVIII*, Barcelona, Crítica, 1985, p. 498. Señalan también, la relación entre el desarrollo de la industria textil y la implantación de la administración del Correo Marítimo en la Coruña. Así mismo, ha tratado el tema María Antonia VALBUENA GARCÍA en: "La aplicación del Reglamento de librecomercio en Galicia, 1778" en *Revista de Indias*, Madrid, 171, enero-junio, 1983, pp. 203-237. Gonzalo ANES: "La Asturias preindustrial" en Roberto FERNÁNDEZ (edit.) o. cit., p. 533. Analiza el aumento del comercio de Asturias con las Indias y Alberto MARCOS: *Economía, sociedad y pobreza en Castilla. Palencia 1500-1814*, Palencia, vol. II p. 288. Afirma que la producción de cobertores en las fábricas de Palencia se duplicó en estos años.

28 AGI Audiencia de Santo Domingo, leg. 1212, *Instrucción Particular que S. M. Manda observar al Administrador del Nuevo Correo establecido en la ciudad de la Coruña, para dirigir y recibir la correspondencia de Indias*. San Ildefonso, 24 de agosto de 1764. Su nombramiento tenía carácter vitalicio y hereditario.

29 Los primeros cinco paquebotes que partieron de La Coruña con destino a La Habana fueron: el "Cortés", el "Pizarro", el "Magallanes", el "Rei" y el "Quiros". Ver Francisco GARAY UNIBASO: o. cit. p. 73. El primero salió de Coruña el día 1 de noviembre de 1764.

30 AGI Audiencia de Santo Domingo. leg. 1212, *Instrucción que deben observar los Patrones-Pilotos de los paquebotes destinados al Correo mensual entre España, y las Indias -Occidentales*. En esta Instrucción se ordenaba al administrador seleccionar las tripulaciones teniendo en cuenta que al menos las dos terceras partes de la marinería debía tener experiencia en la navegación a Indias para lo cual los marinos debían demostrar que habían cruzado el Atlántico al menos en una ocasión. El resto de la tripulación podía completarse con marineros sin experiencia siempre que fueran personas hábiles en el arte del pilotaje y, sobre todo, que mostraran interés por instruirse en la navegación a Indias. Para ser patrón de estos paquebotes se exigía haber navegado a

América al menos dos veces en calidad de piloto.

31 Respecto a los víveres, se ordenó que todas las provisiones necesarias para el viaje de ida y vuelta se compraran en las regiones próximas a Coruña porque resultaba más barato que adquirirlas en América

32 Francisco GARAY UNIBASO: o. cit. p. 58. Señala que con los correos marítimos se crea la marca postal "España" que era estampada en tinta roja o negra en los anversos de los sobres en los puertos de salida de los paquebotes.

33 AGI Audiencia de Santo Domingo, leg. 1212. Un cajón iba destinado a la isla de Puerto Rico, el segundo a la de Santo Domingo, tercero, a la de Cuba en el que estaba comprendido el puerto de La Habana, el cuarto a la Nueva España y a las provincias de Guatemala, el quinto a Campeche y Honduras, el sexto a Tierra Firme, Cartagena y la capital de Santa Fe y Panamá, el séptimo al reino de Quito, octavo, al reino del Perú y su capital Lima reino de Chile, Charcas y gobierno de Buenos Aires, el noveno llevaba la correspondiente a Caracas, Santa Marta, Margarita, Trinidad, Cumaná y el río Orinoco.

34 *Ibidem*, *Instrucción Particular que S. M. Manda observar al Administrador del Nuevo Correo establecido en la ciudad de la Coruña, para dirigir y recibir la correspondencia de Indias*. El administrador debía solicitar información sobre estos lugares a los administradores generales de Correos y con estos informes la Corona decidía lo que se debía cobrar.

35 Si el tiempo era bueno debían dejar la correspondencia de esta isla en alta mar depositándola a bordo de un barco que al mismo tiempo entregaría la correspondiente de vuelta. En el caso de que los vientos impidieran esperar en alta mar debían atracar en el puerto de la Aguada en la costa norte de la isla. Desde Puerto Rico se dirigían a la isla de Santo Domingo, donde se repetía la misma operación: ponerse a la capa e intercambiar la correspondencia en el mar o entrar en un puerto (Montecristo u Omoa) si el tiempo lo exigía. Para acelerar lo más posible la llegada a La Habana estaba previsto que navegaran por el norte de la isla y solo excepcionalmente debían hacerlo por el sur dejando la correspondencia en Santiago de Cuba.

36 W.BOSE: o.cit. pp 7-20. Señala que Carlos III decidió incorporar a la Renta de Correos todos los oficios de correo mayor existentes en América creando para ello una junta de incorporación en 1765 que logró que los correos mayores de México, Guatemala y Cuba vendieran sus derechos al estado. Citado por Isabel GARCÍA MONTÓN: *El sistema de Correos interinos y el desarrollo regional en Cuba (1754-1868)*, tesis doctoral inédita, Madrid, 1990, p. 111.

37 Cayetano ÁLCAZAR Y MOLINA: o. cit. p. 116. Por Real Decreto de 27 de noviembre de 1765 se estipularon las cantidades que en concepto de indemnización debían ser abonadas a Méndez Prieto.

Y la de Nueva España y Filipinas por el de Veracruz. Así mismo, partía de La Habana la correspondencia con destino a América Central y a América del Sur pero, en este caso, se trasladaba por tierra hasta el puerto de Trinidad, al sur de Cuba, y desde allí se dirigía a Portobelo y Cartagena de Indias. Posteriormente, se llevaba por tierra hacia Nueva Granada y Perú, teniendo en cuenta que desde Lima se repartía a Cuzco, La Paz, Asunción, Buenos Aires y Chile. El retraso en la recepción y envío de la correspondencia que provocaba tener que recorrer por tierra esta enorme distancia llevó a los directores generales de Correos a proponer al virrey del Río de la Plata, D. Pedro Ceballos, la creación de una nueva línea de correos marítimos, "la carrera de Buenos" Aires que comenzó a funcionar en 1767<sup>38</sup>.

Los correos mayores se sustituyeron por administraciones delegadas dependientes del administrador principal de La Habana en todas las ciudades y puertos importantes a donde llegaba la correspondencia como, por ejemplo, Puerto Rico y Santo Domingo<sup>39</sup>. Estas administraciones de correos fueron organizadas por D. Antonio Loño Rivera que partió para América a bordo del primer correo que llegó a Puerto Rico a finales de 1764. Su primera tarea fue distribuir la correspondencia que transportaba el paquebote "Marte" viéndose obligado ante la falta de instrucciones concretas a fijar él mismo el precio de las tarifas postales. Posteriormente, tras encontrar quien se hiciera cargo de la administración de correos en la isla,<sup>40</sup> se trasladó a Santo Domingo para crear otras dos administraciones en Montecristo y en Ocoa. El 13 de septiembre de 1765 pasó a La Habana bajo las ordenes de Armona.

### c) los cambios del Correo en Cuba

La creación de una Administración General de Correos en la ciudad de La Habana supuso también cambios en su servicio postal que funcionaba ya desde el año 1754 cuando el gobernador y capitán general D. Francisco Cajigal de la Vega logró la autorización del Secretario de Indias, Julián de Arriaga, para su establecimiento y elaboró el Reglamento para su funcionamiento en Cuba<sup>41</sup>.

Hacienda. En el mismo legajo, Lázaro Fernández de Angulo y Antonio

En 1755, se decidió que la administración de Correos fuera un oficio enajenable de la Corona y que se nombrara en la isla un Correo Mayor como los que ya existían en el continente. Dos años más tarde, el 22 de diciembre de 1757, se nombró Correo Mayor de Cuba a D. José Cipriano de la Luz que era al mismo tiempo regidor del Cabildo de La Habana<sup>42</sup>.

La creación de la administración principal de La Habana provocó el cese inmediato de D. Cipriano de la Luz, pasando los correos marítimos y terrestres a depender de José Antonio de Armona nombrado administrador principal. La supresión del Correo Mayor trajo consigo la sustitución de las tenencias del correo que funcionaban en Guanabacoa, Matanzas, Santa Clara, Sancti Spiritus, Puerto Príncipe, Bayamo y Santiago de Cuba por administraciones subalternas de la de La Habana. El correo marítimo aprovechó, por tanto, la infraestructura del correo terrestre para trasladar la correspondencia dentro de la isla<sup>44</sup> pero, fue necesario, además, crear otras administraciones subalternas en las costas norte y sur de Cuba<sup>45</sup>.

La más importante de estas nuevas administraciones fue la de Trinidad, al sur de la isla, ya que tenía a su cargo la distribución de la correspondencia de Perú y Tierra Firme. En la elección de Trinidad pesaron fundamentalmente dos circunstancias, una, que esta ciudad estaba muy bien comunicada por vía terrestre con La Habana, de donde debía llegar la mayor parte de la correspondencia<sup>46</sup> y otra, que mantenía una comunicación frecuente con Cartagena de Indias lo que facilitaba encontrar pilotos expertos en esta travesía<sup>47</sup>.

La principal responsabilidad del administrador de correos de Trinidad era tener siempre a punto dos balandras que transportaran la correspondencia a Cartagena y Portobelo; para ello, se le ordenó buscar tripulaciones tan expertas en esa navegación que fueran capaces de hacer la travesía en el menor tiempo posible a fin de que los correos no se demorasen en aquel puerto. Así, desde Trinidad no había fechas de salida prefijadas sino que en cuanto había correspondencia que repartir y una balandra disponible partía inmediatamente<sup>48</sup>. De todo ello debía

38 Francisco GARAY UNIBASO: o. cit. p. 71.

39 En México, Veracruz, Guatemala, Cartagena de Indias, Santa Fe de Bogotá, Nueva Orleans, etc.

40 Juana RODRÍGUEZ MACIAS: "El correo en Puerto Rico" en *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1963, p.228. Para este cargo dejó propuestos a D. Francisco Javier Posinguer, hermano del tesorero de las Cajas Reales de Puerto Rico que se hizo cargo de la administración durante los últimos meses del año 1765. Después de él fue administrador Juan Henry hasta 1767. Estos empleados percibían por este servicio el diez por ciento de la correspondencia que despachaban.

41 AGI Audiencia de Santo Domingo, leg. 1133, *Reglamento de lo que deberá observarse para el buen reximiento y establecimiento de correos en esta isla que la de bazer saber en conformidad de Reales Ordenes, tanto para el orden quanto para la mayor recaudación de su prozedido*, La Habana, 6 de diciembre de 1755. Citado por Isabel GARCÍA MONTÓN en o. cit pp. 43-68. Trataba de los itinerarios, las condiciones en las que debía circular la correspondencia, la frecuencia del servicio, el sistema de pago del franqueo etc. Así mismo, estructuraba el personal que debía atenderlo tanto en la capital como en las tenencias de correos que se establecieron en todas las paradas oficiales del mismo.

42 Aunque se había decidido que el cargo de Correo Mayor estuviera siempre adscrito a un miembro del cabildo habanero se plantearon múltiples problemas contra esta decisión como ha estudiado; Isabel GARCÍA MONTÓN: o. cit. pp 74-82.

43 AGI Audiencia de Santo Domingo, leg. 1212, el marqués de Grimaldi al conde de Ricla, San Ildefonso, 27 de septiembre de 1764. Le ordena tasar todos los enseres y pertenencias de D. Cipriano de la Luz, así como solicitarle la justificación de todos los gastos hechos a la Real

de la Quadra, al conde de Ricla, Madrid 18 de octubre de 1764. Insistían en el cumplimiento de esta orden.

44 Estaba basada en un eje longitudinal que cruzaba la isla en dirección oeste-este desde La Habana hasta Santiago de Cuba. El recorrido duraba 14 días y tenía además de las ocho paradas postales oficiales señaladas, otras muchas donde se hacía el recambio de caballerías que solían coincidir con las grandes haciendas.

45 En la costa norte se creó una administración en San Juan de los Remedios encargada de enviar y recibir la correspondencia de América de Norte.

46 Isabel GARCÍA MONTÓN: o. cit pp. 46-47 El correo de Trinidad formaba parte de una red secundaria que partía de Sancti Spiritus. Esta era una de las ocho ciudades que formaban parte del recorrido oficial del correo donde los correos hacían su parada determinados días fijos de cada mes ( el día 6 de cada mes el correo de ida y el 24 de vuelta).

47 AGI Audiencia de Santo Domingo, leg. 1212, el marqués de Grimaldi al conde de Ricla, 27 de septiembre de 1764. Le recomendaba elegir este puerto siempre que fuera fácil encontrar allí buenas tripulaciones. También, Julio LE RIVEREND: *Historia económica de Cuba*, La Habana, Instituto Cubano del Libro, 1971, p.31. Observa que esta circunstancia fue condicionante en su elección.

48 AGI Audiencia de Santo Domingo, leg. 1212, *Instrucción que deberá observar el administrador del correo de la Trinidad de Cuba, Xagua o cualquier otro puerto conveniente al sur de la isla con destino a dirigir la correspondencia del Perú y Tierra Firme*. Se ordenaba que la correspondencia que dejasen en aquel puerto los paquebotes cuando navegaban por el sur de la isla en su travesía hacia La Habana no esperara a la que venía por tierra desde esta ciudad e igualmente, que se repartiera inmediatamente la que dejara cualquier otro barco que transportara cajones de correos con la debida autorización.

avisar, inmediatamente, al administrador de La Habana, D. José Antonio Armona, como máximo responsable de los correos marítimos.

#### IV. LA OBRA DE JOSÉ ANTONIO DE ARMONA COMO PRIMER ADMINISTRADOR DE CORREOS DE LA HABANA

La figura de José Antonio de Armona está íntimamente unida a las reformas hacendísticas y fiscales que se pusieron en marcha tras la recuperación de La Habana tal como apuntamos anteriormente, pues fue nombrado Administrador General de Rentas de la Real Hacienda antes de administrador de Correos<sup>49</sup>. Realmente, se le adjudicó este cargo mientras esperaba en Cádiz su partida hacia Cuba<sup>50</sup> y allí mismo escribió al capitán general, conde de Ricla, poniéndose a sus ordenes y comunicándole su preocupación porque el retraso de su viaje, le impediría estar en La Habana cuando llegase el primer correo<sup>51</sup>.

Armona partió de Cádiz el 2 de diciembre de 1764 a bordo de la fragata San Carlos de la Real Compañía de La Habana y llegó a Santiago de Cuba el día 20 de enero de 1765; precisamente, durante su estancia en Santiago arribó a este puerto el paquebote "Cortés" que había salido de La Coruña el día 1 de noviembre y Armona tuvo la oportunidad de tomar la primera decisión como administrador de correos al enviar por tierra la correspondencia a fin de que llegara lo antes posible a La Habana. Así, paradójicamente, las cartas del primer correo marítimo entraron en esta ciudad, por vía terrestre, el día 8 de febrero de 1765, una semana antes que José Antonio de Armona<sup>52</sup>, encargándose mientras tanto de su custodia el correo mayor, D. Cipriano de la Luz<sup>53</sup>.

El día 15 de febrero de 1765 Armona tomó posesión de su cargo e inmediatamente comenzó a cumplir la Real Instrucción de 24 de agosto de 1764<sup>54</sup>. En primer lugar debía dar su aprobación a la compra de cinco balandras de tipo hondureño que el conde de Ricla había ordenado

adquirir mientras llegaba Armona<sup>55</sup>. Tres de estas balandras estaban destinadas a hacer el viaje a Veracruz y Campeche y las otras dos a Cartagena de Indias y Portobelo<sup>56</sup>. Armona seleccionó las tripulaciones ajustando su salario a los precios corrientes del país y equipó las tres que debían hacer el viaje hasta Campeche<sup>57</sup> enviando a Trinidad las otras dos a fin de que se encargara de su equipamiento el administrador de correos de dicho puerto.

Para hacer frente a los gastos de la compra, el equipamiento y la contratación de las tripulaciones, el marqués de Grimaldi había pedido al Secretario de Indias ordenase a las Cajas Reales de La Habana y las de otros dominios de América entregar al administrador de Correos de La Habana todo el dinero necesario, que posteriormente le reintegraría la Real Hacienda<sup>58</sup>.

Además, para contribuir a estos gastos se embarcaron en Cádiz a bordo de la fragata San Carlos, en la que viajó Armona, 3.900 barriles de flor de harina de la mejor calidad pertenecientes al Rey<sup>59</sup>. Una parte de esta harina, 250 barriles, estaba previsto que se descargaran en Santiago de Cuba y lo restante en La Habana pero, finalmente, se decidió que todo se vendiera en esta ciudad para atender los costos iniciales de los correos marítimos<sup>60</sup>.

La venta de harinas continuó siendo el recurso para hacer frente a los gastos del Correo al menos, durante el primer año. Así, en junio de 1765 Armona comunicaba la llegada de 450 barriles de harina procedentes de España y su venta a 13 pesos el barril, librando el importe a la Renta de Correos con la condición de reintegrados cuando esta produjera beneficios<sup>61</sup>. Igualmente, se permitió vender las harinas de la Real Hacienda que transportasen los correos procedentes de Veracruz<sup>62</sup>.

Si la harina era el producto que normalmente llegaba a La Habana desde Veracruz o desde España a bordo de las embarcaciones de correos, el azúcar era el producto cubano que más se cargaba en el viaje de vuelta a la península, acompañado de otros productos del país para ser vendidos en España bien por cuenta de particulares o por cuenta de la Real Hacienda<sup>63</sup>.

49 AGS SS Hacienda leg. 2342, el marqués de Squilache al conde de Ricla, Aranjuez, 31 de mayo de 1764. Le comunica que el Rey ha nombrado a José Antonio Armona para que dirija y administre los tres nuevos impuestos que debían implantarse en la isla.

50 El 17 de octubre de 1764 se le concedió el título de "Administrador principal del Correo Marítimo y Terrestre de la isla de Cuba y para el marítimo de las islas de Barlovento, Reinos de Nueva España y Guatemala así como Cartagena, Portobelo y Tierra Firme".

51 AGI Audiencia de Santo Domingo, leg. 1212, José Antonio de Armona al conde de Ricla, Cádiz, 28 de octubre de 1764.

52 AGS SS Hacienda, leg. 2343, José Antonio de Armona al marqués de Squilache, La Habana, 8 de marzo de 1765. Le informa de su viaje y de la llegada a Santiago de Cuba el 20 de enero de 1765.

53 AGI Audiencia de Santo Domingo, leg. 1212, el conde de Ricla a Lázaro Fernández de Angulo y Antonio de la Quadra, La Habana, 9 de febrero de 1765.

54 *Ibidem*, Instrucción que deberá observar el Administrador que se nombre para el correo que se ha de establecer en San Cristóbal de La Habana, San Ildefonso, 24 de agosto de 1764.

55 *Ibidem*, El conde de Ricla a Lázaro Fernández Angulo y Antonio de la Quadra, La Habana, 9 de febrero de 1765. Les comunicaba que "para la compra de las balandras y disposiciones respectivas del Correo de Trinidad y demás puntos urgentes he dado desde luego mis providencias bastantes para que en nada se padezca atraso, perjuicio, ni malversación y se perfeccionaran luego que el administrador llegue".

56 Dado que las embarcaciones de este tipo escaseaban en Cuba, El Rey ordenó que se encargara a alguna persona de confianza que tuvieran negocios en las Bermudas adquirirlas allí a fin de no levantar sospe-

chas no fuera que el gobierno británico aprovechara la ocasión para subir el precio o incluso prohibir su compra.

57 La Instrucción preveía que todos los gastos que hubieran de realizarse, particularmente, la compra de las balandras debía hacerse con la intervención de un contador. El marqués de Grimaldi decidió que desempeñase sus funciones provisionalmente el oficial mayor interventor; en AGI Audiencia de Santo Domingo, leg. 1212, el marqués de Grimaldi al conde de Ricla, San Ildefonso, 27 de septiembre de 1764.

58 AGI Audiencia de Santo Domingo, leg. 1212, Firmaron en su nombre, los directores generales Lázaro Fernández de Angulo y Antonio de la Quadra, quienes por carta fechada en Madrid, el 18 de octubre de 1764 comunicaron estas medidas al conde de Ricla.

59 AGS SS Hacienda, leg. 2342, José Antonio de Armona al marqués de Squilache, Cádiz, 20 de noviembre de 1764. Le comunica que ha ordenado descargar 100 barriles de los 4000 que debía transportar para colocar 14 camas para su familia bajo cubierta.

60 AGS SS Hacienda leg. 2343, el gobernador de Santiago de Cuba, marqués de Casa Cajigal, al marqués de Squilache, Santiago de Cuba, 29 de enero de 1765. Le informa que ha condescendido a que la harina que iba destinada a aquel puerto se vendiera en La Habana.

61 *Ibidem*, José Antonio de Armona al marqués de Squilache, La Habana 3 y 13 de junio de 1765.

62 AGI Audiencia de Santo Domingo, leg. 1212 Instrucción particular que manda S.M. observe el administrador que se nombre para el correo que se ha de establecer en la ciudad de La Habana.

63 Las mercancías de la Real Hacienda tenían prioridad en los barcos correos.

La organización de los correos marítimos ocupó casi por completo a José Antonio de Armona durante su primer año de estancia en Cuba, de modo que en 1766 el intendente de Hacienda, Miguel de Altarriba, manifestaba su descontento al secretario de Hacienda, marqués de Squilache porque tenía un administrador "que lo es más de Correos que de Hacienda"<sup>64</sup>. No obstante, Armona siguió dirigiendo la administración de la Real Hacienda y la de Correos y preocupándose incluso por dotar a este servicio de un edificio propio, la casa de Correos, que se convertirá en uno de los edificios más representativos de La Habana<sup>65</sup>.

Armona desempeñó este cargo hasta 1773\* con la eficacia que caracterizó todo su trabajo en Cuba tanto al frente de la administración de Correos\* como de la Real Hacienda<sup>68</sup>. Recogemos para finalizar un texto de sus memorias en el que hace esta valoración de su contribución al establecimiento de los correos marítimos:

Esta renta, este importantísimo establecimiento se empezó y lo hice yo de la Renta de Correos en el puerto de La Habana, sin tener siquiera un real con que contar, sin fondo alguno que la misma renta diese desde España. Únicamente, se hizo por arbitrio, tomando sobre mí las resultas, una vez que se lograse el servicio el Rey, con el público dejando bien correspondida así la confianza que había hecho de mí el ministro Grimaldi<sup>69</sup>

### III. CONCLUSIONES

Como conclusión diremos que la creación de los correos marítimos representó una parte esencial de la política de reformas económicas puesta en marcha en la isla de Cuba tras la recuperación de La Habana en 1763 y que estas reformas, dirigidas por el Secretario de

Hacienda, marqués de Squilache, estuvieron profundamente influidas por el informe sobre la isla de Cuba elaborado por Alejandro O'Reilly en 1764.

La gran importancia de los correos marítimos está, creemos, en que con ellos se rompió en 1764 el monopolio del comercio ejercido por la Real Compañía de La Habana y el del puerto de Cádiz, al autorizar el transporte libre de 720 toneladas de mercancías al año en las embarcaciones del correo.

La Real Instrucción de 6 de agosto de 1764, primer paso de la declaración de librecomercio, explica la facilidad con que la burguesía habanera logró este privilegio cuando lo solicitó al Rey en el mes de octubre del mismo año y que el conde de Rícla, apoyara esta petición, que en parte, ya estaba concedida en la creación de los correos marítimos.

Desde otros puntos de vista, también hay que valorar tanto la regularización de las comunicaciones postales, como la mejora en la rapidez de este servicio, en un momento clave de las relaciones con Cuba en donde el marqués de Squilache había decidido aumentar los impuestos por la vía de la negociación con sus habitantes; esto exigía mantener una comunicación ágil y permanente con las autoridades españolas en la isla que se vio muy favorecida por el establecimiento de un servicio regular de correos<sup>70</sup>.

Disentimos por tanto, de autores como, por ejemplo, Rafael Gil Rodríguez, que afirman que el establecimiento de los correos mensuales con América tuvo como finalidad mantener a la metrópoli mejor informada del gobierno de las colonias<sup>71</sup>; esta afirmación resulta demasiado simple teniendo en cuenta lo que persiguió la corona al implantar este servicio y el significado de los correos marítimos en el contexto de las reformas borbónicas en Cuba<sup>72</sup>.

64 AGS SS Hacienda, leg. 2345, Miguel de Altarriba al marqués de Squilache, La Habana, 6 de enero de 1766

65 María SÁNCHEZ AGUSTÍ: *Edificios públicos de La Habana en el siglo XVIII*, Valladolid, 1984, pp.43-50. Se comenzó en enero de 1772 y sirvió de eje en la remodelación del espacio urbano de la Plaza de Armas donde está situado.

66 AGS SS Hacienda, leg. 2347, Ignacio de Urriza a Múzquiz, La Habana 10 de octubre de 1773. Comunicaba su llegada a La Habana el 9 de agosto para sustituir a Armona que había sido destinado a la secretaría del virreinato de Nueva España. Urriza tomó posesión el primero de septiembre del mismo año.

67 AGS SS Hacienda, leg. 2346, José Antonio de Armona al secretario de Hacienda, Miguel de Múzquiz, La Habana, 11 de diciembre de 1768. Explicaba que a pesar del extraordinario cuidado que se ponía en la carga de los paquebotas se había encontrado contrabando en dos barcos-correo arrestando a sus capitanes acusados de transportar ilícitamente vino, aguardiente, tabaco, barajas y seis piezas de seda de Valencia.

68 AGS SS Hacienda, leg. 2347, José Antonio de Armona al Secretario de Hacienda, Miguel de Múzquiz, La Habana, 10 de octubre de 1773. Presenta sus méritos de ocho años como administrador de la Real Hacienda y afirma que en este tiempo consiguió que se recaudaran 2.695.103 pesos. En esa fecha fue responsabilizado de un desfalco cometido por su cobrador, Francisco Díez, del que fue absuelto tras un proceso de dos años. En AGS SS Hacienda leg. 2348, Armona a Múzquiz, La Habana, 8 de octubre de 1775.

69 *Noticias Privadas de casa, útiles para mis hijos* por José Antonio de Armona y Murga, La Habana, 1787, citado por Isabel GARCÍA MONTÓN: o.cit. p. 94

70 A este respecto, resultan sumamente expresivas dos cartas de José

Antonio Armona Una, dirigida al marqués de Squilache, de 8 de marzo de 1765 en la que le comunicaba que "para no separarse de las ordenes verbales y escritas que le dio, su conducta se dirigirá siempre por un procedimiento moderado, prudente, humano y atento con los naturales, con el cual (comportamiento) sin negarles el consuelo a los alivios que serian compatibles con el servicio del Rey, reconozcan su piedad y experimenten en el modo toda la satisfacción que permiten las preciosas resoluciones y especialmente por el cuidado de evitar a los naturales toda violencia y extorsión" en AGS SS Hacienda leg. 2343. Otra, de 7 de enero de 1767 dirigida a Miguel de Múzquiz en la que afirmaba: "Las vías de moderación y suavidad en las exacciones me han conducido siempre sobre la calidad de las comisiones que traje y de las circunstancias críticas en que se hallaba este país después de la guerra" en AGS SS Hacienda, leg. 2345 .

71 Rafael GIL RODRÍGUEZ " Los correos marítimos a las Indias en el siglo XVIII" en, Rábida, 10, Huelva, diciembre, 1991. p. 43.

72 Fernando PORTUONDO DEL PRADO: *Historia de Cuba hasta 1898*, La Habana, Editora Nacional, 1965, p. 214. Coincide en señalar que los correos marítimos se crearon no solo para transportar correspondencia sino, sobre todo, para transportar mercancías libremente en contra de los intereses de la Real Compañía