

La constitución en 1827 de la “Empresa Mercantil de Correos Marítimos de La Habana”: Aspectos institucionales

FRANCISCO PINIELLA CORBACHO

LA CRISIS DE LOS CORREOS MARÍTIMOS ESTATALES A FINALES DEL XVIII

La guerra con Inglaterra de 1796 significó entre otras cosas el desastre de las comunicaciones marítimas entre la metrópoli y las colonias americanas, reconocida esta situación por el Estado: “*Las actuales circunstancias de la guerra, y los accidentes de la mar, obligan muchas veces no poder verificar su salida*”(1). El final del siglo es también el final de la Empresa Estatal de Correos Marítimos, que se materializa en la incorporación de todos sus efectivos a la Armada, militarizando al cien por cien sus servicios y desapareciendo como tal la Institución de los Correos Marítimos perteneciente al ramo de Correos. Meses después de la finalización de la guerra (Paz de Amiens: 27 de febrero de 1802), se firma la normativa legal de militarización, no sólo de los buques sino del personal afecto a los mismos (2). La Armada, de cualquier forma, cobraba este servicio a la Renta de Correos. Unas reglas (RR.OO. de 6 de abril de 1802, de 8 de julio de 1802 y 12 de febrero de 1819) (3) establecieron las subvenciones y recursos con que había de contar la Armada para poder hacer frente a los gastos de esta posta marítima. Esta evaluación alcanzaba la cantidad de tres millones y medio de reales, pagados en un principio entre Coruña,

(1) GARAY UNIBASO, Francisco: *Correos Marítimos Españoles*, Edit. Mensajero, tomo II, p. 159.

(2) A.G.I. Correos, 389 A y 389 B.

(3) A.G.I. Correos 389 A, 389 B y 462 B.

Habana y Montevideo, y después entre Cádiz, Habana y Veracruz. La Marina de Guerra no cumplía con este propósito, y esta labor se desempeñaba aleatoriamente por buques mercantes para la correspondencia pública –de forma confidencial–, y por barcos franceses (Correo de Gabinete a Burdeos) para la correspondencia de oficio. El valor de la correspondencia era excesivo (once reales de vellón), lo que dio lugar a las protestas de los cubanos, todo ello en el ambiente enrarecido de la Independencia del resto de las colonias y la presión de los EE.UU. sobre la Isla.

La situación en 1823 era insostenible, prueba de ello la Real Orden emitida liberando de ciertos derechos de puertos a aquellas embarcaciones colaboradoras del Correo:

“Atendiendo el Rey a la necesidad e importancia de facilitar y activar la comunicación y relaciones del Gobierno y particulares con el ejército y Provincias de la Monarquía se ha servido mandar que todos los buques españoles de cualquiera clase que sean de la Marina nacional o de comercio, recojan y se entreguen de la correspondencia pública que haya para el destino o destinos a donde se dirijan con el bien entendido que para que eso se verifique se les concede la exención de los derechos de Limpia, Linterna y Ancoraje con la más pronta entrada en los puertos a cuyo efecto se les darán por los Administradores de correos y autoridades políticas y militares adonde se entreguen la correspondencia o adonde se puedan detener con ella el resguardo correspondiente y para que esto tenga el efecto seguro que se desea se ha dispuesto igualmente S.M. que no se entregue a buque alguno el despacho de su salida sin que antes acrelide recoger la correspondencia que haya o pueda haber para los puntos de su viaje. A cuyo fin los comandantes de buques participarán su salida cierta o probable a los Administradores de Correos, quienes lo donarán a las Autoridades y al público si en esto no hubiese inconveniente”(4).

PROPUESTA RENOVADORA (TOMAS EDUARDO WOOD)

La forma irregular con que se llevó a cabo el servicio de correos marítimos en esta época dio lugar a numerosas propuestas de reforma, como la de 1820 por el Intendente de Hacienda de la Isla de Cuba al

(4) Real Orden de 19 de junio de 1823. A.G.I. Consulado 50.

Gobierno de Madrid sobre la necesidad efectiva de un servicio marítimo quincenal. En este marco se llevó a cabo la propuesta del irlandés Thomas Eduard Wood de creación de una línea particular de correos marítimos en el año de 1824. La propuesta de Wood era muy parecida a la que en su día, 1707, estableciera el Marqués de Montesacro (5), Diego de Murga:

1. monopolio de la correspondencia;
2. construcción de buques propios;
3. sistema innovador de portes pagados;
4. sistema combinado de posta marítima-buque de pasaje-buque de carga (permitiendo metales preciosos en el viaje de vuelta); y
5. empresa particular independiente.

En el Informe emitido sobre el Proyecto de Wood, por Claudio Martínez de Pinillos, Intendente de Ejército y Hacienda de La Habana, el 11 de octubre del mismo año 1824, éste se fija principalmente en los artículos referentes a la encomienda a extranjeros de la correspondencia oficial, ya que en esas sacas se encontraría la documentación secreta, del Gobierno de Madrid con la Isla y en caso de guerra esos tripulantes podrían arribar a puerto enemigo y entregar esos secretos. También desde el punto de vista del comercio, Pinillos, aludía una cierta discriminación y excesivas ventajas en el proyecto de Wood, pues mientras que cualquier comerciante por utilizar buques extranjeros debía pagar impuestos especiales (4% a frutos y efectos) por no ser de bandera nacional, Wood liberaba de estos impuestos a los paquebotes por el simple hecho de comprometerse de forma periódica a llevar las sacas de correspondencia. También en materia de comercio los militares se oponían a que se redujeran los permisos de buques extranjeros entre Ultramar y Cádiz y Málaga (Art. 11 del Proyecto). Esta cuestión entraba en conflicto con el Decreto de 9 de febrero de 1824 en cuyo Art. 2.^o se decía que “*se establecerán las Aduanas, aranceles y derechos de importación y exportación bajo el pie de igualdad entre los subditos de las potencias amigas y aliadas*”.

Al final del informe sobre la propuesta de Wood se sugiere que en caso de tener que sacar la Empresa de Correos Marítimos a “*especulación o negocio particular*”, que ésta se le propusiese a aquellos

(5) LOPEZ BERNAL, José Manuel: *El Asiento del Marqués de Montesacro de 1707-1708 para el despacho de buques-correos a las Indias*. Sevilla, 1990. Revista “Atalaya Filatélica” n.^o 48, p. 8.

españoles de mejores recursos de la Isla, a través del Consulado de La Habana. Dicha asociación mercantil fue aprobada hacia sólo unos meses, el 26 de julio de ese año. El apoyo alcanzaba incluso a los propios militares (“... los gefes Capn. Gral, Comandante Gral del Apostadero de Marina, e Intendente de Egto. para que cada uno en lo que sea relativo, coadyubase a llevar a efecto cualquiera ensayo de aquella corporación si fuese tan arreglado como me lo prometo...”).

La actitud de los mandos militares con relación a la creación de una Empresa privada fue siempre la de apoyo y participación: en carta de Martínez de Pinillos al Secretario de Estado, le expone dos años más tarde (28 de mayo de 1826):

“...hallé que el Consulado había abrazado el pensamiento con el zelo que siempre manifiesta en asuntos de utilidad pública. El mismo fervoroso empeño note en el Capitán Gral. y Comandante Gral. de Marina, bien persuadidos este último jefe de que en las actuales circunstancias era imposible poner los correos a su cargo (...) yo mismo me subscribí con el objeto de dar empleo, y además la Yntendencia y Consulado tomaron las que faltaban para el completo, habiendo exigido por la primera el beneficio de la francatura de los pliegos oficiales que no es de poca consideración para estas cajas porque ha pasado el gasto de tres mil quinientos ps en año común de los de 824 y 825 según el estado producido por la Administración de Correos” (6).

Este apoyo estuvo debido principalmente al riesgo político y militar que suponía mantener el actual estado de incomunicación entre La Habana y Madrid, que había sido en los primeros veinticinco años del siglo una constante histórica, precisamente en la época que más necesidad existía por los conflictos surgidos en el continente.

LAS PROPUESTAS DEL CONSULADO DE LA HABANA

Lo acordado por Madrid fue en términos generales rechazar las proposiciones hechas por Tomás Eduardo Wood, visto lo que sobre el particular expusieron los mandos militares de la Isla “por lo excesivamente costoso a la real Hacienda y demás inconvenientes que en varios sentidos ofrece”. Pero a su vez dejando abierta la puerta a una nueva iniciativa, e instando a estos jefes militares a tratar con el Con-

(6) Carta del Intendente del Ejército de La Habana Claudio Martínez de Pinillos al Secretario de Estado (carta n.º 963). La Habana, 28 de mayo de 1826. A.G.I. Ultramar, 851.

sulado para que a través de éstos se pudieran recaudar los fondos necesarios para el establecimiento de la nueva Empresa, que en la R.O. de 24 de noviembre (1824) especificaba que fuese con carácter interino. Esta cierta interinidad de la futura compañía, no aparecerá ya en la comunicación que hará la Hacienda de Indias al Prior y los Consulados de La Habana el 14 de mayo de 1825.

El 15 de junio de 1825 tiene lugar Junta de Gobierno en el Consulado, presidido por el gobernador y capitán general de la Isla, que en esas fechas era Francisco Dionisio Vives. El único punto del día de la Junta: la presentación del informe de la comisión encargada de la constitución de la nueva Empresa de Correos Marítimos. El informe estaba firmado por los comisionados Joaquín de Arrieta, José Joaquín de Aizpurúa y Colin Mitcht, con fecha del 4 de mayo.

En la primera parte de este informe se exponían las causas ya mencionadas por Pinillos sobre la necesidad de rechazar las proposiciones anteriores de Wood, y por otra parte la necesidad de presentación de un proyecto sobre el establecimiento (coste y mantenimiento) de esos mismos seis buques correos marítimos. La financiación corría a cargo, en primer lugar, de la Real Hacienda y del Consulado, y posteriormente en acciones de 500 pesos fuertes a particulares.

El coste de los seis buques —según este informe— ascendería en el primer año a los 102.000 pesos, serían goletas de nueva construcción, con comodidades que le posibilitaran el transporte también de pasajeros, de 100 toneladas de porte (150 toneladas americanas), y “*robladas a primera marcha y claveteadas en cobre con un cañón*”. Listas para dar a la vela con un coste de 8.000 pesos cada una, es decir, 48.000.

Pero veamos el presupuesto partida por partida (7):

Gastos de un mes

1 capitán sueldo	80	Gratific. 30	110
1 piloto	60	id. 30	90
1 contramaestre	25	id. 19	40
1 guardian			20
1 cocinero			17

(7) Expediente originado en el Consulado de La Habana a consecuencia de la Real Orden de 18 de Noviembre de 1824 sobre el establecimiento de seis correos marítimos que han de navegar de este Puerto al de Cádiz. A.G.I. Ultramar, 851.

2 mozos de cámara	24
10 marineros	150
Total mensual tripulaciones	451
Total anual tripulaciones	4.800

Manutención

De 12 marineros a 2 ps	90
Valor de la leña	15
Velas y aceite para la bitácora	10
Otros gastos menores	34
–A la semana	149
–Al mes	600
En un año a razón de a 600 ps al mes	
por buque hacen	7.200
Aumento por composición del buque	1.800
–Por gastos de buque al año	9.000 54.000
Costo total de los 6 el primer año	102.000

Los 102.000 ps á que ascienden de costo pral y gastos de los 6 correos se pueden cubrir de la manera.

Interés que debe tomar la Real Hacienda ...	24.000
Idem. el Consulado	12.000
Idem. acciones el resto de.....	66.000 102.000

Este era el presupuesto presentado por la comisión. Los accionistas recibirían el reparto del sueldo a librar una vez hecha la liquidación a cuenta según:

“Anual menor”: El importe a que ascienda la correspondencia pública que conduzcan los correos tanto a La Habana como a Cádiz. Para ello se establecía una cuenta particular por parte de la Administración General. Tan sólo la correspondencia del gobierno sería libre.

Segundo: El producto de la correspondencia extranjera repartida en La Habana. En esta partida sólo estaban libres de porte las cartas para la Casa Consignataria.

La comisión que realizó este proyecto también estableció una cantidad media de unos 2.500 pesos por viaje como ingresos del pasaje y flete. Se preveía un incentivo de productividad sobre el capitán con el objeto de mejorar el buen trato con el pasaje y la carga.

Al modo del primer proyecto –el de Wood–, también se pretendían conseguir una serie de privilegios y exenciones:

1. Franquía en los derechos de toneladas, anchorage, “*ni otro alguno de Puerto*”. Las cargas transportadas cumplirán el mismo régimen fiscal que cualquier buque nacional.

2. Franquía de derechos en relación al rancho de los buques.

3. En caso de carena o faenas de reparación y mantenimiento se les permitirá atracar a la machina o pasar al Arsenal para su pronta reparación en donde se les proporcionarán los auxilios que necesiten (los materiales formales de calafates, gastos de carpinteros, serán de cuenta de la Empresa).

4. Inmunidad de sus buques con relación a las posibles visitas de las autoridades de Marina.

5. El tiempo de servicio en estos buques (siempre que sea superior a tres años) se considerará a efectos de capitanes, pilotos, contramaestres y marineros como efectuado en buques de guerra, gozando de fuero de Marina los tripulantes retirados.

6. La Empresa se reserva el derecho a una tercera parte de la marinería extranjera.

7. Las Autoridades portuarias permitirán las salidas y llegadas de estos buques los días estipulados. En caso de que por motivo extraordinario el Gobierno pretendiese la demora de un correo no podrá pasar en Cádiz de cuatro días.

8. La Empresa establecerá en Cádiz un comisionado para el despacho de los buques llevando cuenta y razón de sus costos, gastos y productos, que deberá formar todos los años una liquidación del resultado del establecimiento.

9. Una comisión se encargaría de estudiar el proyecto de construcción de los buques, fundamentalmente de sus líneas de agua con el propósito de competir con corsarios y buques de mucho andar, debido a la importancia de estos parámetros para los buques tipo correos. Esta comisión vigilaría de que no se sobrecargasen los buques, es decir, que la propia Empresa se establecía un mecanismo propio de auditoría.

Sobre el itinerario, ya la orden de Madrid dejaba ambigua esta cuestión: “*ya se dirija a Cádiz, ó y á la Coruña segun mejor convenga*”. En el informe de Pinillos se era algo más concreto:

“Supongo que los Paquetes o Correos aunque se dice que han de navegar desde Cádiz a Tenerife, Puerto Rico y la Habana, y viceversa, se entiende que no han de volver tocando en los mismos puntos por lo estraviado del camino, sino en Puerto Rico recogerá de paso la correspondencia que tengan ya dispuesta para la Península”(8).

(8) Idem.

Mientras que en el proyecto del Consulado sí se establece el itinerario previsto:

“A su salida de Cádiz los Correos para La Habana, tomarán en Canarias y recibirán la correspondencia a la bella y en Puerto Rico harán lo mismo, o cuando mas si entraran en este último Puerto, su demora no podrá pasar de 24 horas bajo la responsabilidad del Capitán”(9).

El 23 de febrero (1826) se envía un Oficio de la Capitanía General de la Isla al Consulado para que se aceleren los trámites para la creación de la futura empresa. Sólo dos días después se presenta el proyecto anteriormente estudiado al Teniente de Síndicos del Consulado, que después de comentar la necesidad del proyecto, realiza una serie de observaciones:

- a) especificaciones sobre el tipo de cañón que debieran llevar los futuros correos, así como el personal relacionado con el mismo.
- b) mayor provisión de remos para “*salvar con más facilidad los peligros de una caza*”.
- c) establecer relaciones con el Consulado de Cádiz para una posible cooperación en la Empresa dado los posibles beneficios de las dos partes.
- d) esclarecer el tema de la correspondencia extranjera en relación al plan establecido, y no hacer distinción –como en el proyecto inicial– de franquicia con la Consignataria, ya que esta tiene de por sí el interés en el despacho y recibo de los buques.
- e) solicitar cooperación técnica a la Armada con el propósito de que ésta de un informe técnico del proyecto, y pueda proveer de marinería en el caso de que se necesitase para los buques correos.
- f) en base a las cuentas presentadas por Correos de los dos años anteriores realizar una previsión de fondos posibles de la correspondencia marítima nacional y extranjera.

Las observaciones de Pizarro fueron estudiadas posteriormente por la Junta de Gobierno del Real Consulado el 3 de marzo, que pasó éstas a la Asociación Mercantil para que las analizara y pasara a realizar con ellas un nuevo informe.

(9) Idem.

Este informe vería la luz quince días después. En el mismo se admite la necesidad de incluir un cañón giratorio de calibre 12 “*por si en alguna calma poderse libertar de un apresamiento*”. Esta pieza llevaría consigo la inclusión de al menos seis marineros más para la maniobra del cañón. Este informe fue realizado por las mismas personas de la Asociación Mercantil: Arrieta, Mitchel y Aizpurua. El 25 de abril, definitivamente, el Consulado remite el proyecto, reformado y aprobado por Junta de Gobierno, a Capitanía General para el pase a informe de ministros.

El 17 de julio tiene lugar, de forma definitiva una primera reunión entre las tres máximas autoridades de la Isla para abordar el tema de la Empresa: el gobernador capitán general Francisco Vives; el superintendente general (subdelegado de la Real Hacienda), Claudio Martínez de Pinillos; y el brigadier Angel Lavorde, comandante general del Apostadero de La Habana, actuando como secretario de la reunión Angel M.^a de la Torre. En el acta de la reunión se encarga al Real Consulado de La Habana y a la Asociación Mercantil, promotora del proyecto, nombrar una Comisión para el establecimiento de los estudios correos marítimos.

Con anterioridad a esta reunión la Armada había enviado un dossier técnico sobre los buques y la organización de la Empresa. Según ellos, la Empresa debía estar dotada de autonomía económica en el sentido de tener fondos suficientes para poder mantener el servicio regular, sin depender de causas externas, ya fuera por régimen de monopolio o bien otorgando privilegios en determinados transportes y exenciones de tipo fiscal. Por otra parte, se recomendaba el cambio en el tipo de embarcación: de goletas a bergantines goletas por razones de seguridad, aumento del espacio útil de carga, mejora de la habitabilidad del pasaje, y rapidez en el servicio. Estas y otras razones técnicas aportaron al proyecto una mejora técnica considerable, por lo que la Junta de Gobierno del Consulado de 21 de julio las pasó a la Asociación Mercantil con el propósito de que las estudiara y reformara si era preciso el proyecto.

Y muchas fueron las reformas, empezando por la más importante, el tipo de buque: optando la Comisión por incluir efectivamente bergantines goletas en vez de goletas. Las goletas fueron seleccionadas en principio –según los comisionados– para no elevar en exceso el coste de los buques. Pero para intentar paliar el superior coste de los bergantines goletas, se reduciría el número de unidades, de seis a cuatro. El tonelaje se elevó de 100 a 180 toneladas *españolas*. El coste de este tipo de embarcaciones era de 26 a 49 pesos la tonelada, según los presupuestos que la Comisión recibió de algunos astilleros americanos. El precio era de casco con palos (masteleros, vergas y bauprés).

Dentro de ese margen, una embarcación de primera clase con un tiempo estimado de uso comercial de entre 15 y 20 años se consideraba en el presupuesto, de 40 pesos por tonelada americana, con lo que el coste por bergantín goleta era de 10.800 pesos más 3.500 del forrado en cobre, y 5.700 del aparejo, velamen, con trinquete y mayor de respeto. En total 25.000 pesos por embarcación, ya que había que añadir también dos partidas de 1.400 y 3.600 en concepto de cables de cadenas y armamento (dos cañones largos y doce fusiles), y los gastos de seguro, comisión de compra en Estados Unidos, y sueldos de la tripulación en el viaje de incorporación.

El coste primitivo de las cuatro embarcaciones venía a ser de 100.000 pesos. Si el precio era superior a las seis goletas previstas la Comisión pensó que se podía compensar con la reducción en los gastos de mantenimiento, al ser cuatro embarcaciones en vez de seis, y al ser el tipo de bergantines goletas de más fácil manejo y menor coste.

El nuevo informe reformado, una vez más, fue realizado por Arrieta, Aizpurua, Mitchel y Collaro, finalizando el 11 de septiembre (1826) para ser presentado a la Junta del Consulado dos días después dada la premura de tiempo y las dilaciones y retrasos acumulados desde aquel 13 de noviembre de 1824. La Junta, por supuesto lo aprobó, y volvió a nombrar otra comisión, para la suscripción de acciones, también formada por personas de la Junta del Consulado (Arrieta y Montalvo), y de la Asociación Mercantil (Gómez y Aizpurua). Surgió entonces el problema de recolectar las suscripciones. Publicándose en los periódicos a partir del 19 de septiembre la venta de acciones, el 8 de noviembre la Comisión encargada comunicaba al Consulado su pesimismo al respecto:

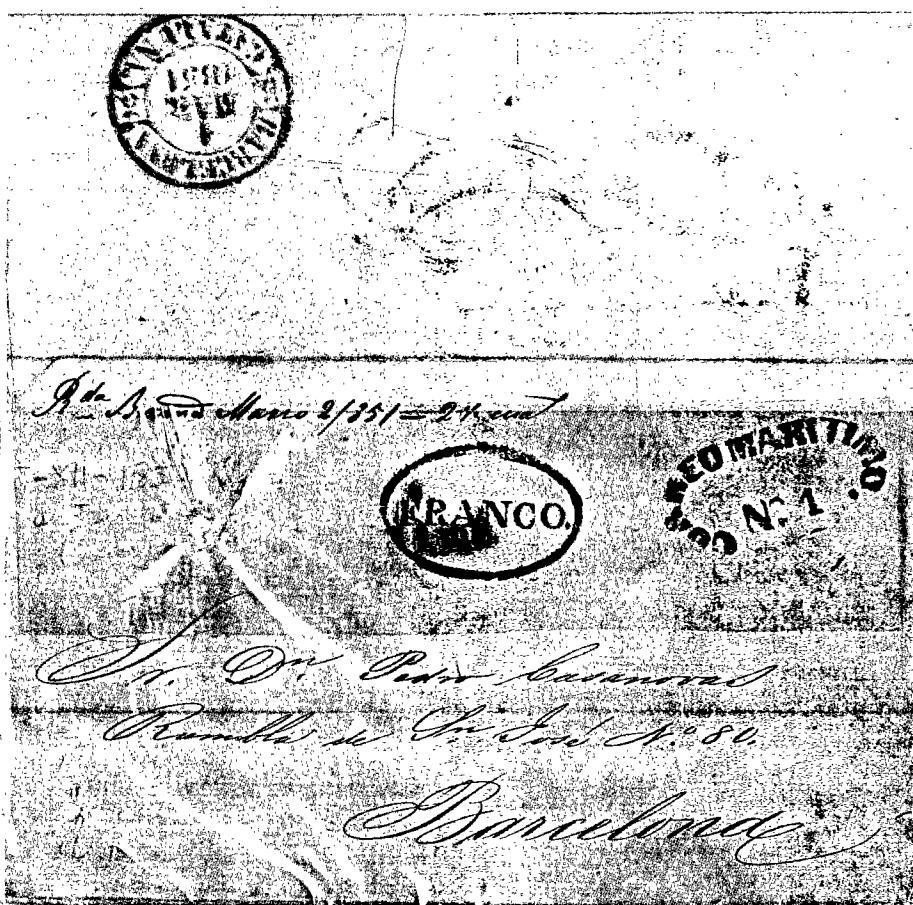
“los individuos que componen la Comisión, recorrieron personalmente considerable número de casas con el sentimiento de haber encontrado resultados contrarios a los que esperaban pues que notaron con demasiada generalidad una especie de tivieza o frialdad tan inesperada como opuesta a sus esperanzas, resultando por consecuencia inutilizada la empresa comparado el pequeño número de suscriptores con la suma que se necesita (...)”(10).

Incluso los comisionistas sondearon la posibilidad de adoptar de nuevo la proposición anterior de goletas, más barata que la de los bergantines-goletas pero no encontraron tampoco respaldo entre los comerciantes.

(10) Idem.

Figura 1

Carta procedente de Trinidad (Cuba) conducida por la Empresa Mercantil de Correos Marítimos de La Habana (11).



Relación de marcas

Marca de la Empresa: Marca ovalada azul "Correo Marítimo n.º 1".

Marca de franquía azul (abono en destino): FRANCO.

Marca de recargo en rojo: 6 mrs (debajo de Franco) (12).

Fechador de llegada a Barcelona 1-MARZO-1851, color rojo.

(11) Carta propiedad de Dn Josep Bransoms Nadal (Archivo particular, Gerona).

(12) "Sello de recargo" de seis maravedíes a todas las cartas que llegaban al Principado de Cataluña.

El Consulado, alertado por el fracaso en la suscripción de las acciones presentó un oficio ante el intendente para que éste presionara a la opinión pública con la idea de colaborar en la pretendida Empresa.

El 13 de noviembre las cosas habían mejorado considerablemente, especialmente las suscripciones, y en el informe que se presenta por la Comisión a la Junta del Consulado ese día, se indica la reunión de 53 acciones, que podían alcanzar las 60 “*en un plazo próximo*”. Contando con la aportación pública de la Real Hacienda, y la del Consulado, que junto a las acciones tomadas por la Escuela de Náutica de Regla, podían cubrir al menos el presupuesto estimado de cuatro goletas (y ya no seis). El presupuesto quedaba reducido al siguiente planteamiento:

Cuatro goletas a 10.000.....	40.000
Su despacho a la Península a 2.000	8.000

Acciones

60 acciones a 500 pesos	30.000
Intendencia (Hacienda) 30 acciones.....	15.000
Consulado 20 acciones	10.000
Escuela de Náutica 8 acciones	4.000
Total de 118 acciones	59.000

Las personas que suscribieron acciones procedían al cien por cien de la aristocracia, la burguesía mercantil al amparo del Consulado y la Asociación Mercantil, y el alto funcionariado destinado en la Isla. A fin de adelantar a la Empresa fondos necesarios se considerarían a la llegada de los EE.UU. estos buques como nacionales aunque viniesen con bandera extranjera, aprovechando para ello un flete de harina.

Como hemos visto a través de informes, reuniones y dilaciones de todo tipo, la Empresa se fue retardando considerablemente. En casi tres años sólo se había conseguido suscribir un número de acciones limitada, que gracias al apoyo de entidades públicas podían conseguir arrancar el proceso de compra de unos buques, que en principio iban a ser seis goletas, luego cuatro bergantines-goletas, y ahora se hablaba incluso de barcas de vela latina. Este último tipo sugerido por el Consulado a la Comisión el 20 de diciembre. Pero este tipo de buque y aparejo era de todas luces inaplicable a estas derrotas, además de que no se disponía de personal adiestrado en este tipo de aparejos. Las barcas latinas eran utilizadas por marineros del Levante español, que cobraban “*a la parte*”, y por tanto sería difícilmente contratable este

personal con el reducido presupuesto de la Empresa. Al final sería “*la primera embarcación que se presente*” según indicaban los comisionados el 10 de febrero, ya en 1827.

El 23 de abril de ese año tiene lugar la definitiva reunión y el acuerdo definitivo de las autoridades superiores de la Isla:

“...sancionar en todas sus partes el reglamento formado por la Comisión del Rl. Consulado y la Asociación mercantil, y las bases p' el plan de Correos marítimos presentados por la referida comisión, con su oficio de 10 de febrero último, y aprobada por su Junta de Gob^{ro} en sesión de 20 del próximo pasado. En consecuencia, y no debiendo retardarse por mas tiempo la ejecución de su pensamiento que aunque nuevo es a todas luces ventajoso del Gob^{ro} Supremo de la Metropoli y al publico de esta Ysla p' la regularidad y certesa de las comunicaciones periódicas interrumpidas hace algunos años, respecto a que si el Gob^{ro} recibe aunq' con retardo y p' el costoso medio de los Correos de Gabinete, venidos por la vía de Bordeaux los pliegos de oficio, la generalidad de la Población carece de correspondencia particular de la Península excepto una u otra carta que confidencialm^{te} y con mil riesgos conducen los buques extranjeros de Rl. permiso y esto en los preciosos momentos en que segun se ha recomendado p' la Capitanía Gral. y Superintend^e de Rl. Hacienda a los respectivos ministerios, son mas que nunca exigentes las referidas comunicaciones p' por la situación política del Continente Americano, acordó igualmente: que sin demora se lleve a efecto la mencionada empresa, procediendo a la compra de los buques, al ajuste de sus tripulaciones y al nombram^{to} de los individuos que designa el reglamento” (13).

Esta resolución positiva y sobre todo definitiva, fue leída en la Junta del Consulado del 2 de mayo, acordando que la misma Comisión que se formó para el Reglamento fuese la encargada de colectar inmediatamente las cuotas de las acciones tomadas, y a su vez el nombramiento de las personas que según lo estipulado se harían cargo de los distintos destinos de la Empresa; pero la labor fundamental de esta Comisión era la compra en principio de dos buques “*los más adecuados al caso que se encuentren en Bahía*” (14). Previendo que no

(13) Idem.

(14) Idem.

hubiese buques a propósito o que el presupuesto no diese para ello, se facultaba por el Consulado a la Comisión para que la compra se realizara fuera del país, como así ocurrió, o bien al fletamiento provisional de buques, incluso de banderas extranjeras. El 1 de junio de 1827 salía de La Habana el primer buque de la Empresa con destino a La Coruña, el bergantín-goleta “Correo Marítimo Número Uno”.