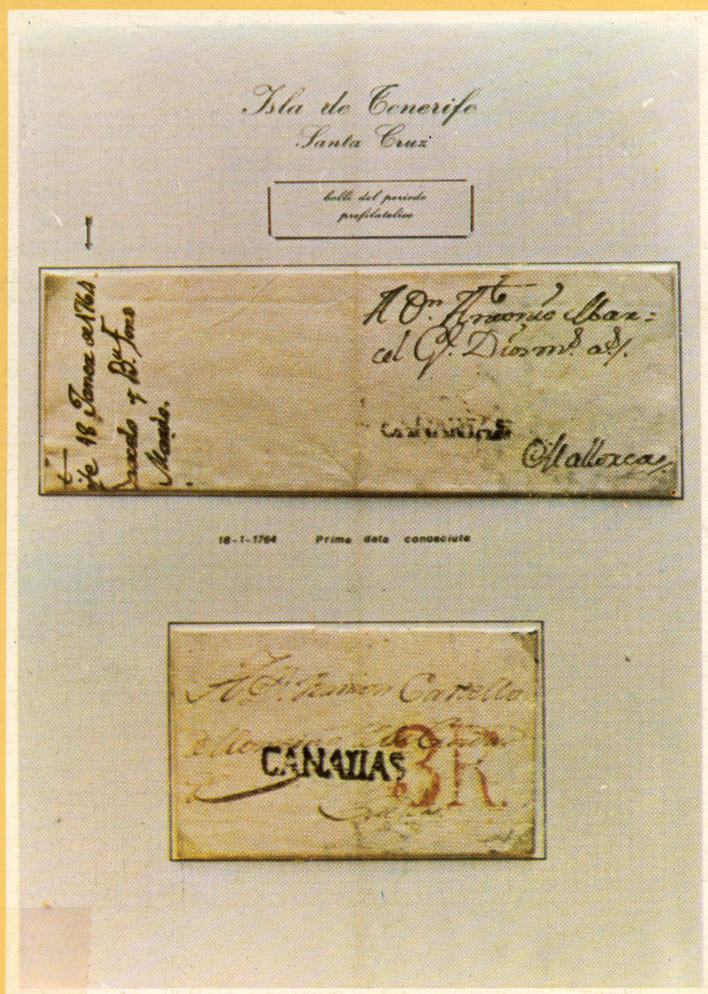


JOSE MARIA ESPASA CIVIT

HISTORIA DEL CORREO EN CANARIAS



EXCMA. MANCOMUNIDAD DE CABILDOS DE LAS PALMAS

PLAN CULTURAL

BIBLIOTECA UNIVERSITARIA
LAS PALMAS DE G. CANARIA
N.º Documento 50200
N.º Copia 458835

HISTORIA DEL CORREO EN CANARIAS

COLECCION: HISTORIA
DIRIGIDA POR
AGUSTIN MILLARES CARLO

JOSE MARIA ESPASA CIVIT

HISTORIA DEL CORREO EN CANARIAS

Prólogo de
JOSE MIGUEL ALZOLA



EXCMA. MANCOMUNIDAD DE CABILDOS DE LAS PALMAS
PLAN CULTURAL
1978

© EXCMA. MANCOMUNIDAD DE CABILDOS DE LAS PALMAS.

PLAN CULTURAL.

© JOSE MARIA ESPASA CIVIT.

Prólogo: JOSE MIGUEL ALZOLA

PRINTED IN SPAIN

IMPRESO EN ESPAÑA

DEPOSITO LEGAL: G.C. 273-1978

IMPRENTA LEZCANO: TOMAS MORALES, 15, LAS PALMAS.

PROLOGO

Todos los días, durante casi dos años y a las tres en punto de la tarde, entraba en la Hemeroteca del Museo Canario un lector de cuyo nombre ha quedado constancia en las innumerables papeletas que rellenó, solicitando preferentemente las colecciones más antiguas de periódicos: José María Espasa Civit. Era el primero en ponerse a trabajar porque no disponía de mucho tiempo y quería aprovecharlo. Luego nos enteramos de que se trataba del Jefe Provincial de Correos y que estaba investigando los antecedentes históricos del establecimiento de los Servicios Postales en Canarias y de manera especial en las islas del grupo oriental.

El resultado de aquellas puntuales citas vespertinas con las amarillentas páginas de los parvos periódicos decimonónicos está recogido en este libro que hoy ve la luz pública por iniciativa del Plan Cultural de la Excm. Mancomunidad Interinsular de las Palmas.

No es frecuente que un funcionario público, que por añadidura no es oriundo de estas islas, vuelque en ellas todo su entusiasmo para perfeccionar los servicios que le están encomendados y que, además, acortando sus ratos de descanso pueda dedicar horas a desentrañar el pasado de lo que constituye su cotidiano quehacer. Si hoy contamos con un caudal de noticias que hasta ahora han estado dispersas y como agazapadas en archivos, diarios, revistas, memorias y crónicas; si tenemos ya una primera Historia del Correo en la provincia de Las Palmas, a la perseverancia, al tesón y a la competencia de José María Espasa se lo debemos.

La investigación se inicia haciendo referencia a las expediciones de los mallorquines al Archipiélago en el siglo XIV y concluye con el establecimiento del servicio postal aéreo entre la Península y Canarias en 1927: seis siglos que el autor examina minuciosa y pacientemente para sacar de ellos toda una valiosa información relacionada directa o indirectamente con el Correo. Como ejemplo de los temas abordados podemos citar: los emigrantes canarios a América y el consiguiente

tráfico de correspondencia, los ataques piráticos y su repercusión en las comunicaciones postales, las dificultades derivadas de la guerra de la Independencia, la incidencia de los buques de vapor en el Correo, la desinfección de la correspondencia en épocas de epidemia, las relaciones postales entre las islas, con la Península y el extranjero; estadísticas del movimiento postal referidas a diferentes épocas, la creación de oficinas postales en el interior de las islas, etc., etc.

Es curioso destacar que en 1742 fue cuando se estableció oficialmente este servicio en el Archipiélago apoyándose en una línea regular con el puerto de Cádiz creada con tal fin. El nombramiento de primer administrador le correspondió a un don Pedro Martín que llegó acompañado de doce oficiales o monitores que traían como cometido el adiestrar a los isleños en el complicado menester de recibir y despachar la valija postal. Estos monitores permanecieron dos años en el Archipiélago disfrutando de una constante vacación, porque nada hicieron durante ese tiempo ni a nadie enseñaron. Vista su inactividad se les devolvió a la Península no con la urgencia que su pereza y desgana aconsejaban. Si hoy recordamos a esta pequeña tropa de vagos es porque fueron, precisamente, el polo opuesto de José María Espasa Civit.

Por lo que respecta a Las Palmas también nos da el autor el nombre del primer Administrador de Correos hasta ahora conocido: D. Francisco Fernández de Vilches que desempeñaba el cargo en 1776, constando la noticia en unas actuaciones del Tribunal de la Inquisición del mismo año.

Pero de todos los predecesores de José María Espasa Civit el que tuvo una mayor personalidad "extrapostal" fue don Manuel Ponce de León, designado para tal cargo en 1865. Don Manuel, excelente pintor, proyectó la mayoría de los edificios nobles de la ciudad de Las Palmas, hoy ornato de barrios de Vegueta y Triana. Sus fachadas de cantería azul, de elegantes líneas clásicas, prueban la gran sensibilidad y la sólida formación estética que poseía. Su meta y su vehemente anhelo fueron contribuir con entusiasmo y desinteresadamente al embellecimiento de la ciudad de Las Palmas y para ella proyectó jardines, fuentes, paseos, monumentos, etc. El rondar por entre las valijas postales no marchitaba su espíritu creador. Las inquietudes de Ponce de León, que discurrieron por las rutas del arte, y las de Espasa Civit, que se han dirigido por los caminos de la Historia, unen y hermanan a estos dos hombres tan distanciados, por otra parte, en el tiempo.

José María Espasa Civit ya no está en Las Palmas dirigiendo los Servicios Postales; su gran valía fue tomada en consideración y hoy ocupa el alto y complejo cargo de Jefe Provincial de Correos de Barcelona. Tenía que ser así y, a la par que lo sentimos, nos alegramos y le felicitamos. De su paso por Gran Canaria ha quedado este valioso estudio con el que, de alguna manera, sigue estando en la isla porque nadie, a partir de este momento, podrá hablar o escribir sobre el Correo sin recurrir a este libro.

José Miguel Alzola
Presidente de *El Museo Canario*.

Partiendo del trabajo exhaustivo de Mauro Herrera Sicilia, Académico de Número de la Academia Iberoamericana de Historia Postal, y con gran atrevimiento por mi parte, en un intento de profundizar en el proceso histórico sobre el desarrollo de los servicios de Correos en la Provincia de Las Palmas, rebuscando en los archivos y bibliotecas de la ciudad con el fin de reunir la suficiente documentación que lo respalde, el autor pretende ofrecer en su obra una historia de la creación, organización y estructuración de los servicios postales en la Provincia.

J.M. E.C.

I

CARTAS QUE LLEVABAN LOS NAVEGANTES MALLORQUINES EN SUS VIAJES A CANARIAS DESDE 1342 A 1351

La época histórica de la creación de unos servicios de Correos regulares se sitúa en pleno siglo XVIII, cuando los habitantes de las islas empezaron a sentir la necesidad y demostrar su inquietud para normalizar sus servicios postales, convencidos que tanto para el desarrollo de la industria, el comercio, como para el fiel cumplimiento de las directrices del Gobierno, era fundamental la implantación y mantenimiento de unos enlaces permanentes entre la Península y el Archipiélago y entre sus islas hermanas, porque hasta la fecha de su fundación, su conexión postal entre sí se había limitado al envío de correspondencia que podían intercambiar los barcos al servicio del Reino y a los de cabotaje o pesca que de forma muy anárquica las visitaban.

Si bien las comunicaciones existieron desde el mismo momento que fueron descubiertas las islas (Antonio Rumeu de Armas en su obra *El Obispado de Telde, Misioneros Mallorquines y Catalanes* y Elías Serra Ráfols en *El descubrimiento y los viajes medievales de los catalanes en las Islas Afortunadas* demuestran documentalmente que fue en el siglo XIV), la fragilidad en las embarcaciones, las interrupciones o intermitencias irregulares de las expediciones motivadas por los accidentes climatológicos y posteriormente las acciones de hostigamiento de los piratas y la guerra con Inglaterra fueron factores muy importantes que impidieron que el establecimiento del servicio de Correos no se pudiera realizar antes de 1762.

El sistema de intercambio postal que se siguió en los primeros tiempos fue muy elemental, las embarcaciones procedentes de la Península y Baleares entregaban y recibían en cada puerto los pliegos de correspondencia; cualquier tripulante podía hacerse cargo de los pliegos enviados particularmente. La correspondencia oficial era entregada y recibida por el capitán a mano, bien por el regidor o su representante expresamente desplazado al puerto. Como es natural, este sistema impedía, por su estructura, tan simple como primitiva, que el servicio postal se desarrollara con ciertas garantías de seguridad. Ni los que habitaban el interior de las islas como los que se ha-

bían establecido en las zonas costeras podían confiar con esta forma de comunicación postal. Antes de llegar al destinatario, los pliegos pasaban por varias manos, perdiéndose muchos mensajes; en algunos casos, los remitentes, conscientes de la forma tan precaria con que intentaban enviar su carta, procuraban contrarrestar esta inseguridad enviando varias copias de sus escritos en diferentes expediciones.

Pueden ser considerados como los primeros documentos epistolares que afectan al archipiélago Canario, las licencias o "Guiatges" que concedía el Rey de Baleares a los que querían ir a las islas, según sus notas, recién descubiertas, situadas en las partes de poniente, vulgarmente denominadas Islas de la Fortuna.

Francisco Sevillano, autor de *Los viajes medievales mallorquines* detalla documentalmente que se entregaban dos documentos por cada licencia concedida para efectuar el viaje, el primero era la concesión propiamente dicha, dirigida a los interesados y el segundo, era una carta de "creensa" o credencial, a modo de circular, dirigida a todos "los molt nobles e poderosos e honrats senyors de estol o armada o nau o altre navili de mar, els quals les presents pervendrán o a lurs lochtinents", o sea, que era una carta dirigida a cualquiera autoridad marítima, para darle a conocer que el portador estaba autorizado para el viaje y empresa que se refería la credencial.

Las primeras cartas y credenciales que se conocen son, una de quince de abril de 1342 a favor de Guillem Pere, ciudadano de Mallorca, patrón de una "bocha" de una cubierta, para ir a las islas recién descubiertas en las partes de Poniente; otra fechada en dieciséis de abril de 1342 a favor de Francisco Desvalers, patrón y capitán, quien, con Pere Magre, Berthomeu Giges, copatrones de dos "cocas bayonescas" llamadas la *Santa Cruz* y la *Santa Magdalena*, querían ir a las islas recién descubiertas en las partes de Poniente, vulgarmente denominadas islas de la Fortuna. Se añadía en las licencias que no debían ofender ni damnificar a los amigos del Rey de Mallorca. La finalidad de su viaje queda revelada en algunas cláusulas como la siguiente:

Promiserunt dicto dómno Locumtenenti quod si contingat eos, tam per se quam per gentes in dictis cochis euntes et navegantes, acquirere sese capere aliquam ex dictis insulis vel aliquam villam populationem seu fortalissium aut castrum quodlibet, quod in illis sic adquisitis, recognoscent in principem et dominum dictum dominum nostrum Regem.

O sea que los viajes se proyectaban en plan de descubrimiento y conquista, en nombre del Rey de Mallorca.

En otra de estas licencias, concedida en 1 de junio de 1351 a Juan Doria y Jaime Sagarra, precisa incluso el número de marineros, añadiendo que además irían los misioneros y los neófitos canarios, conocedores del catalán e instruidos en la doctrina cristiana.

Es más que probable que los neófitos canarios que alude la licencia anterior fuesen los que se llevaron a Mallorca en las primeras expediciones de 1342. Indudablemente que estos primeros aborígenes guanches mantuvieron un contacto con sus islas desde Mallorca, aunque sus mensajes no eran escritos, por medio de las tripulaciones de los sucesivos viajes, enviaban objetos y transmitían sus sentimientos a sus gentes de Canarias.

Estas primeras singladuras acostumbraban a tener una duración de cinco meses y medio a seis entre el viaje de ida y el de regreso; el viaje a las Islas de la Fortuna en la parte de Poniente se acostumbraba a realizar en primavera y el regreso tenía lugar en otoño.

En un trabajo de investigación efectuado por Vicenta Cortés denominado *La esclavitud en Valencia durante el reinado de los Reyes Católicos*, se menciona una carta real de dieciocho de julio de 1400 dirigida al gobernador de Ibiza anunciándole la llegada en aquella isla, procedente del Puerto de Palos, de una carabela cargada de cautivos, de los cuales noventa eran procedentes de las Islas Canarias.

Con más o menos intermitencias estos viajes continuaron durante un período de medio siglo aproximadamente. En 1402 llegó al archipiélago la primera expedición de Bethencourt con los franconormandos, pero bajo la bandera de Castilla y el 24 de junio de 1478 con el desembarco en Gran Canaria del General Rejón, su conquista y posterior asentamiento de las tropas y colonos en Canarias quedan establecidas las motivaciones para la creación de unos enlaces postales con la Corona de Castilla.

Hay dos anécdotas de tipo comunicativo dignas de destacar: La aparición de una mujer vieja en el campamento castellano informándoles dónde se encontraba el caudillo Doramas y notificando que sus mensajeros le habían informado del desembarco castellano en el Guiniguada. La otra se refiere al mensajero que envió Juan Rejón a Doramas, para informarle que habían llegado allí, enviados por los muy poderosos reyes de Aragón y Castilla don Fernando y doña Isabel, para tomar la isla bajo su augusta protección y exhortarles que abrazaran la religión Cristiana.

Fray Juan de Abreu Galindo en su *Historia de la conquista de las siete islas de Canaria*, relata los hechos más importantes acaecidos durante el período turbulento de la lucha para la dominación del Archipiélago en la segunda parte del siglo XV.

Una vez pacificadas se establecieron los genoveses, atraídos, por las posibilidades de Canarias, debido a sus dotes mercantiles, considérandolas como “Un lugar de paso de arriesgadas aventuras y que pasarían a convertirse en plazas mercantiles, si conquistadas permitían un comercio regular y seguro”.

Con la iniciación del tráfico comercial con Europa, enviando la apreciada orchilla se crearon unos intereses que motivaron el establecimiento de unos lazos postales de nivel internacional.

Pero no fue sólo la *orchilla* el único producto que salía de sus puertos; como las islas tenían condiciones adecuadas para diferentes cultivos, caña de azúcar, etc., el ambiente pronto se hizo propicio para el establecimiento de actividades mercantiles y bancarias como pronosticaron los genoveses, se incrementaron rápidamente los negocios quedando creadas unas condiciones propicias para el establecimiento de un Correo regular aprovechando todas las embarcaciones que llegaban a las islas o hacían escala en ellas.

Hay unas cartas de un valor histórico fundamental para la historia de Canarias que circularon durante esta época, una de 5 de septiembre de 1502 en forma de provisión real, a solicitud de Bartholomé Hernando de la isla de Gomera, por la que se da cumplimiento en Mallorca a la orden de libertad de todos los cautivos procedentes de aquella isla, que se hallaban en Mallorca; fue dictada en 27 de diciembre de 1500.

Otra de Fernando el Católico, por la que dispone que los que se creen dueños de esclavos canarios de la Gomera y Gran Canaria, prueben en el plazo de dos meses su propiedad.

Una carta fechada en Sevilla el 2 de febrero de 1502 confirma unos bienes adquiridos por un tal Lorenço Fernandes que entre otras cosas dice:

...e fuiste uno de los primeros que començaron a faser açucar en ella, e después acá, vos aveis comprado en la dicha isla algunas tierras de açúcar e otros bienes e heredamientós e cierta parte de un ingenio...

II

RUTAS SEGUIDAS EN 1506 POR LOS NAVIOS QUE COMERCIABAN CON CANARIAS

Hay un documento sevillano de 1506 que es verdaderamente importante para las comunicaciones; en él se señalan las rutas regulares que los navíos que comerciaban con Canarias seguían. Es un contrato de fletamiento, con el maestre de un navío, que hace un genovés llamado Cosme de Berrio, junto con Francisco de Lugo para cargar en Gran Canaria y Tenerife, tanto azúcar como orchilla. De las islas volvería a Cádiz, de Cádiz seguiría para Valencia, Civitavechia, Nápoles y Venecia. Por el Atlántico se utilizaban los puertos de L'Escluse o Sluis, unidos a Brujas por un canal.

Se supone que los primeros barcos que llegaron a Amberes procedentes de Canarias fueron en 1508. En el Ayuntamiento de aquella ciudad hay un tapiz en el que se ve al burgomaestre dando la bienvenida a los capitanes de los navíos, cuyo cartón se debe al pintor Pierre Verhaert.

Conocidos los países que empezaron a mantener contactos comerciales con Canarias es fácil llegar a la conclusión que con los mismos quedó ya en principio establecida una comunicación postal que hizo posible las operaciones de compra y venta y toda clase de transacciones comerciales. Ayuda también a conocer los posibles vínculos postales una carta escrita por un ingeniero de Cremona llamado Leonardo Torriani y dirigida a Felipe II que describe a los habitantes del Archipiélago de esta forma: "Questa citá, é habitata de portughesi, castigliani, fiamenghi, francesi e d'acuni genovesi...". Es evidente que todo este abigarrado grupo aprovechaba cualquier enlace, directo o indirecto para intentar comunicarse con sus familiares y amigos del país de origen.

Escribían sus mensajes en pliegos doblados convenientemente, cerrándolos por medio de una oblea. La dirección del destinatario y su nombre la anotaban en un espacio del papel del pliego que quedaba reservado para estas indicaciones. La carta la entregaban directamente al capitán, oficiales o marineros del barco pasando a otros navíos, en el supuesto que no hubiese enlace directo con la localidad donde residía el destinatario.

III

PRIMEROS CANARIOS EMIGRANTES A AMERICA

También influyó notablemente en el desarrollo del Correo en Canarias, el descubrimiento de América. El Archipiélago fue el lugar de partida definitiva hacia las Indias. En el *Diario* de Colón que detalla su primer viaje y que empieza en agosto de 1492 a la salida del Puerto de Palos y termina el 21 de febrero del año siguiente, el descubridor hace diecinueve alusiones a las Islas Canarias.

Casi todas las flotas o embarcaciones individuales que permanecieron en las calas canarias en tránsito para las Indias tienen canarios enrolados para la aventura de América, al principio la emigración fue individual, pero luego se marcharon familias enteras a “poblar” aquellos territorios ya conquistados. Este éxodo sin control dio lugar a un despoblamiento de las islas que alarmó a las autoridades llegando a reclamar al Rey unas limitaciones ante el peligro que se cernía por la creciente emigración de que quedasen sin defensa frente a los navíos luteranos y otros enemigos que las amenazaban, dando por resultado que se dictase la Real Cédula de 18 de enero de 1574 por la que se ordenaba que no saliese ningún vecino de Canarias para quedarse en las Indias.

Como es natural, empezó un intercambio comercial con el Nuevo Mundo, en el que la caña de azúcar, camellos, y armas de fuego eran los primeros productos de este incipiente comercio; dicen las crónicas que en 1520 se encontraba en Veracruz un navío mercantil de Canarias con arcabuces, pólvora y municiones de guerra... También consta el envío de vino y otras mercancías. Hubo incluso embarcaciones flamencas que eludiendo el pago de los tributos del Reino, hacían escala en Canarias y se marchaban a las costas del Caribe con mercancía canaria y europea.

Con el asentamiento de las familias canarias y el desarrollo del comercio con América nace la necesidad de comunicación postal con el Nuevo Mundo.

El enlace postal con América en sus orígenes siguió el mismo sistema de funcionamiento que con la Península y Europa. No es hasta 1744, cuando se creó en la Habana una Administración de Correos,

según los apuntes de J. Guerra Aguiar, su primer Administrador fue Antonio de la Luz Cabo; esta oficina de Correos en principio quedó limitada al intercambio y distribución de la correspondencia entre la Península y Canarias con la Habana, posteriormente se amplió al interior de la isla de Cuba y finalmente quedó como oficina centralizadora de todo el tráfico postal de la zona del Caribe, Centro América y el Norte.

Conocidos los lazos nacionales e internacionales de Canarias con el resto del mundo descubierto se hace necesario descubrir la situación del poblamiento canario durante la segunda mitad del siglo XVI y siglo XVII, ensamblándola con los acontecimientos mundiales de la época para obtener una visión general de su situación y una idea bastante exacta de las circunstancias con que se encontraron los servicios postales en el momento de su creación y las dificultades con que se enfrentaron en sus primeros momentos. Este conjunto de datos y cifras nos dará un concepto bastante aproximado del volumen del tráfico postal y quizá justificarán un poco las amargas quejas de sus gentes, como veremos posteriormente, cuando en 1762 se intentó establecer un servicio de Correo regular con Cádiz.

Viera y Clavijo, el gran historiador canario, en su *Historia de Canarias* nos da las siguientes cifras y precisiones de gran importancia postal.

Isla de Gran Canaria: Aproximadamente unos 45.500 habitantes distribuidos de la siguiente forma:

La ciudad del Real de Las Palmas tenía 9.435 habitantes repartidos en dos barrios, el de Vegueta y el de Triana, separados por el arroyo o río Guinguada, comunicados ambos barrios por un puente de madera porque el ímpetu de las aguas del barranco se había llevado por dos veces dos fuertes puentes de cantería.

Telde contaba con 5.664 almas, la mayoría en la ciudad y varias familias viviendo en los siguientes pagos: La Matanza, Los Llanos, Tara, Cendro, Tenteniguada, Huerta de Sardina, Helechal, Valsequillo, Vueltas, Tesén, Valle de los Nueve, Roque de Cabrera, Cazadores, Draguillo, Montaña de Avila, La Breña, Tabaibal y Remudas, Hoya de Niebla, Las Goteras, Valle de Casares y Valle de Jinámar.

Agüimes tenía un total de 3.878 habitantes repartidos entre el pueblo y los pagos de El Carrizal, El Ingenio, Guayadeque, La Cumbre, Temisas, Toscón, Cornadillos, Roque de Guairo y la Angostura.

Entre Telde y Agüimes estaba el puerto de Gando.

Tirajana estaba habitada por 2.080 personas que vivían diseminadas entre los pagos de El Sequero, Riscos Blancos, La Montaña, Taidía, Rogiana, Casas Blancas, Lugarejo, El Ingenio, Sorrueda, El Barranco, El Sitio, Fataga, Los Lomos, Lomo de la Plata, Santiago, Ayacata y La Plata.

Tejeda contaba con 1.295 habitantes distribuidos entre el y los pagos siguientes: El Rincón, Guadaya, Fondillo, Bentaiga, El Molino, La Plata, Las Moras, El Roque, El Chorrillo, Toscón, El Carrizal, El Juncal, Costas y Mogán.

El pueblo de Artenara y el pago de Acusa tenían 982 almas.

Aldea de San Nicolás estaba habitada por 832 personas, la mayoría en el pueblo y algunas familias vivían en los pagos de Cueva Bermeja, Foco de Mian, Evercón, Puebló Canario, El Hoyo, Tazartico, Tazarte, Lainagua, Pinogordo y Vigerodes.

Agaete y sus pagos de Guayedra, Barrio del Risco y el Valle contaban con 868 habitantes.

Gáldar tenía 1.798 personas entre el pueblo y los pagos de Barranco Hondo, Artazo, Pico del Viento, Taya y Gazaga.

Guía tenía 2.551 habitantes, la mayoría en el pueblo y unas pocas familias viviendo en los pagos de Hoya de Pineda, El Gallego, Falairaga, Los Desaguaderos, Los Palmitales, Paso de María de los Santos, Los Solapones, EL Verdejo, El Lomillo y Vascamado, El Marqués, El Saucillo, Luzana, Pabón, Costa de Lairaga, La Rehoya, El Calabozo, Las Tres Palmas, Las Salinas, Colmenillas y Solapillas y el Caidero.

En Moya vivían 873 personas entre el pueblo y los pagos de Fontanal, Cabo Verde, Los Dragos, La Costa, Asuaje y Lomo Blanco.

El Valle de Teror estaba habitado por 3.406 personas entre el pueblo y los pagos de El Palmar, El Alamo, Valleseco, Sumacal y Rapador, Los Arbejales, Puñal de Ojeda y Lauteral.

La jurisdicción de La Vega estaba compuesta de 3.431 habitantes, viviendo muchos en los siguientes pagos: El Monte, La Atalaya, Las Cuevas, Las Goteras, Satautejo, La Angostura, Los Silos, Lomo Espino, Pino Santo, El Gamonal, Vega Baja, Lugarejo, Vega Alta, Bodeguilla, Higuera, Los Chorros, Utiaca, Ariñas, La Lechuza, La Caldera y Lagunetas.

San Lorenzo contaba con 1.091 habitantes diseminados entre la localidad y los pagos de Teneoya, Tamarazeite, Toscón, Dragonal, Lauteral y Colmenar.

Firgas contaba con 2.798 habitantes entre el pueblo y los pagos de Montaña Cardones, Trasmontaña, El Trapiche, Altabacales, Masapeces, Los Portales, La Santidad, Fuentecilla, Bañadero y San Andrés y Barrio del Cerrillo.

Las tropas que defendían Gran Canaria estaban compuestas por una compañía de caballos y tres regimientos de infantería con un total de 4.400 soldados.

Los puertos de Gran Canaria eran: Puerto de la Luz, Puerto de Gando, El Confital, El Arrecife y el Juncal, Lagaete, La Aldea, Maspalomas y Arguineguín.

Isla de Lanzarote: En 1.744 estaba habitada por 7.210 personas. La mayoría vivía en Teguiše, pueblo con unas doscientas casas y el resto diseminado en sus pagos de Puerto de Arrecife, San José, Los Valles, Taiga, Majón, Teseguite, Corralhermoso, Tagiche, Yegue, Guenia, Santa Margarita, Mala, Alcocete, Guatisa, Famara, Cuchillo de Juan Pérez, Soca de Arriba, Soca de Abajo, Munique, Fiquinco, Tiagua, Vegueta, Tinajo, Tao, Guestayade, Zonzamas, Argana, Guime, San Bartolomé, Testeina, Guagaro, Iniguadén, Conil, Masdache, Guatisea, Macintafe, Gerias y Masagra.

Haría tenía unas setenta casas y pertenecían a su jurisdicción los pagos de Magua, Tavayaseco y Montaña.

Yaisa, quedó casi totalmente destruida con la erupción del último volcán. Tanto el pueblo como sus pagos de El Mazo, Chupadero, Femés, Casitas, Vega y San Marcial del Rubicón quedaron desiertos.

Los puertos o radas donde fondeaban las embarcaciones eran: Naos, Arrecife, El Río, (Canal que separa Lanzarote de La Graciosa) La Bufona, Janubio y Las Coloradas, si bien casi toda la isla puede considerarse como una bahía.

Isla de Fuerteventura: En 1.744 su población se cifraba en 7.382 habitantes. Su capital, Santa María de Betancuria, fundada por Juan de Bethencourt, tenía más de cien casas, dependían de su jurisdicción los pagos de La Antigua, Aguadebueis, Triquibijate, La Jampuyenta, El Valle, Tafia, Casillas del Angel, Tetir, Tieme y San Andrés.

Al pueblo de Pájara le pertenecían los pagos de Totó, Barjada, Eduegue, Chilegua, Mesquer, Mirabal, Tiscamanita, La Florida, Adeje, Teseguerage y Tuineje.

En la demarcación de La Oliva existían los pagos de El Tostón, Tindaya, Manta, Matilla, Valdebrón, Lajares, Roque (Antiguamente Rico Roque), Caldereta, Peñaerguida y Villaverde.

Sus puertos o radas eran: Corralejo, Tostón, Puerto de la Peña Amenay, Puerto Nuevo, Playa de Ojos, Playa de Sotavento, Tarajalejo, Gran Tarajal, Pozonegro, Caleta de Fuste, Puerto de Cabras y Puerto de Lajas.

En la provincia de Santa Cruz de Tenerife la población estaba distribuida de la siguiente forma:

Isla de Santa Cruz de Tenerife: Según el padrón del obispado en 1.678 estaba habitada por 49.112 almas.

El Ejército estaba representado por un regimiento de caballería y nueve de infantería con un total de 16.000 soldados.

Sus puertos o fondeaderos más importantes eran: Santa Cruz, conocido por Añaza, Bufadero, Anaga, Puerto de la Madera, El Sauzal, La Orotava, Caleta de San Marcos de Garachico, Interian, Buenavista, Santiago, Adeje, Cristianos y Montaña Roja.

La capital de la isla era San Cristóbal de La Laguna, que contaba con unas 8.800 almas.

Isla de San Miguel de la Palma: Su capital, Santa Cruz contaba con 3.679 habitantes en 1768.

Isla de la Gomera: En la misma fecha que los padrones anteriores su censo daba 4.373 habitantes.

La Isla del Hierro: En 1678 contaba con 3,297 habitantes.

El núcleo de mayor importancia postal de cada isla radicaba en su capital donde además de ser el mayor agrupamiento humano albergaba las máximas autoridades civiles, militares, judiciales y eclesiásticas. Los pueblos del interior y sus diseminados durante los primeros tiem-

pos del Correo en el Archipiélago tenían que desplazarse a sus capitales respectivas para utilizar los servicios postales.

Otro factor que incidía y dificultaba el normal desarrollo de los incipientes servicios de Correos eran las frecuentes incursiones de los piratas que en algunos momentos se habían enseñoreado de sus aguas, hostigando toda clase de embarcaciones, desviándolas de ruta, obligándolas a fondear en radas o puertos distintos de los que tenían señalados, llegando hasta abordar y hundir varios navíos.

Si bien en esta época Viera y Clavijo afirma que no había en Canarias “Balija ni Correos”, cuando los pliegos que las autoridades del Archipiélago tenían que enviar a la Corte eran de mucha importancia que afectaban al establecimiento de nuevas industrias, obras públicas, construcción de ingenios, conducción de aguas, plantaciones de viñas etc., nombraban a un diputado de honor que actuaba de mensajero para que los presentara personalmente al Gobierno de la Nación.

El historiador Núñez de la Peña lo detalla así:

...es una buena prueba del celo y de su sólida conducta el gran cuidado que ponían en no fiar los negocios fundamentales de la provincia a la adversa o favorable suerte de los enlaces y agentes en la corte. Así vemos que casi todos los expedientes se promovían entonces por medio de un diputado de honor y calidad que pasaba personalmente con el carácter de mensajero y que solía volver al cabo del año, cargado de cédulas y reales provisiones. En 1520 nombró a este efecto el cabildo de Tenerife a su regidor el famoso Andrés Xuárez de Gallinato hijo de Pedro de Algaba, sobrino del adelantado y continuo del Rey. Y este caballero fue quien obtuvo de Medina de Ríoseco la confirmación de los propios del Ayuntamiento; la facultad de formar nuevo código de ordenanzas relativas al gobierno económico de la isla, de conceder licencia para sacar de élla el trigo sobrante...

IV

ESTABLECIMIENTO DE LOS SERVICIOS DE CORREOS EN CANARIAS

Aunque en 1740 comenzó a regir el *Reglamento General de Postas del Reyno*, expedido por Su Majestad el Rey Felipe V que Mauro Herrera lo detalla así:

Para la dirección y gobierno de los oficios de Correo Mayor y Postas a España en los viajes que se hiciesen y exacciones que habían de gozar, concedidas a todos los dependientes de ella. Los Tenientes de Correo Mayor despachaban todos los correos y pedían los particulares, cobraban la décima de viaje y el derecho de licencia, que si eran del Real Servicio estaban exentos de élla. Los viajes eran en correo a pie, con las tres divisiones de “a veinte”, de “a quince” y de “a doce”, según recorriese el número de leguas en las veinticuatro horas. Se les abonaba a cuatro reales de vellón por legua. Los correos por mar cobraban en doblones de a dos escudos de oro.

No se comenzó a prestar el servicio postal hasta 1762, si bien Viera y Clavijo dice:

También se estableció (1763) un correo desde Cádiz a nuestras islas, cargando las cartas de cierta contribución. Contristáronse las ciudades al ver poner este nuevo coto a sus franquicias. Celebraron varios Cabildos, hicieron diferentes representaciones, manifestando cuan inútil sería aquella novedad para la real hacienda y aún para las correspondencias y trato de sus habitantes. El Jabeque sólo hizo un viaje, pero la valija subsiste, llevándose de Cádiz en las embarcaciones que por casualidad se presentan a aquel comercio.

La idea de establecer el “jabeque” (embarcación de madera, que navegaba mitad a remo y a vela) para el transporte del correo fue posterior al establecimiento de los servicios postales en Canarias.

Lope Antonio de la Guerra y Peña, Regidor perpetuo de la isla de Tenerife, en sus *Memorias* dice:

Once de agosto de 1762.- En la citada embarcación llegó D. Pedro Martín con el encargo de Administrar el Correo que Su Majestad había dispuesto establecer en estas islas interín de la guerra, manteniendo un javeque, que cada poco tiempo pasase a los Reynos de España y tener (folio 29 r) facilidad en aquel continente noticias útiles a la presente estación de Guerra. Mucho disgustó a los Is-

leños este establecimiento, y más en un tpo. tan calamitoso, i con sus portes demasiado gravosos. Las islas, por medio de sus Ayuntamientos suplicaron de él, i propusieron arbitrios para la facilidad de conducir las noticias sin este gravamen. (Nota: no obstante que se acabó la Guerra i se hizieron las súplicas no tuvieron otro efecto que minorasen los portes. En 17 se establecieron Paquebotes por la Coruña i se bolhieron a subir los portes).

En el manuscrito de Agustín Millares, Tomo VI de *Anales de las Islas Canarias* fija la fecha de junio de 1760, concretándola al día 28 y cita el acta 2-135 que establece el Correo en Puerto de la Cruz y el acta con el mismo número firmada por el Presidente de la Audiencia, que trata del establecimiento del Correo en Santa Cruz de Tenerife.

Nuevamente acudó a Mauro Herrera para detallar con minuciosidad donde estableció Pedro Martín la primera oficina de Correos en Santa Cruz de Tenerife, pero antes considero necesario intercalar un párrafo del citado Lope Antonio de la Guerra que dice: "Vinieron con D. Pedro Martín doce oficiales de infantería para que instruyesen en el nuevo ejercicio a estas Milicias".

Los doce oficiales de infantería debían de desplazarse a todas las demás islas para organizar sus servicios postales.

En la revista *Hespérides* de 1 de mayo de 1927 se publicó el artículo siguiente recogido en "Noticias de las Comunicaciones en Canarias" por el Sr. Herrera Sicilia: "Historia de la Fundación del Correo en Santa Cruz de Tenerife"

En el mes de agosto de 1762 se estableció dicha oficina en la casa de doña Cecilia Domínguez de Bethencourt. El día 23 se hizo el buzón cortando la madera y el labrado. El primer gasto ocasionado fue el de comprar dos tableros para fijar las listas al público.

Se pagó a un joven 8 ptas por escribir doce ejemplares, que se fijaron al público de orden del señor Comandante general en varios lugares de la Isla, comunicando haberse establecido el correo.

El 27 de septiembre se pagó a un propio 4 Rpta. por dos viajes a La Laguna con carta para D. Juan Porlier, sobre su casa para poner el correo.

El 15 de octubre se le pagó al escribano de guerra 6 Rpta. por el testimonio de haber cobrado el porte de las cartas que vienen bajo bandera holandesa al Cónsul de dicha nación, y 4 Rpta. al pregonero que publicó el bando de Orden de la Real Audiencia sobre el establecimiento, cuya cantidad la pidió de limosna.

El día 8 de noviembre se dió una gratificación de 4 Rpta. a los soldados que se pidieron al Señor Capitán general para contener el tumulto de gente que ocurrió a la puerta del oficio durante el primer despacho de cartas que llegaron este día de Cádiz.

El día 21 de diciembre se dió a Pedro de Mérida 8 Rpta. por conducir una carta al puerto de Orotava con órdenes para aquel Administrador.

Los gastos efectuados desde agosto a diciembre de 1762 fueron de 568 Rpta.

Se ha espigado en esta interesantísima noticia publicada en *Hesperides* eludiendo anotaciones de menor importancia como pueden ser el detalle de gastos de compra de tinta, mobiliario o pintura.

Don Sebastián Padrón propietario de un manuscrito en el que se detalla el desarrollo del Correo entre las islas Canarias facilitó este importante documento postal al Sr. Herrera del que saco momentaneamente este punto:

Hasta 1815 o 1816 las comunicaciones, cartas, pliegos, paquetes, autos, procesos o cualesqr. volumen escrito a las autoridades o a las personas particulares eran francas de precio y se entregaban sin retribuciones en las Oficinas de Correos de Santa Cruz, Orotava, Las Palmas y todas gratis, y los empleados despachaban por sólo merecer la confianza de los pueblos.

Solamente la correspondencia de España y de América pagaba porte.

Si toda la correspondencia que circulaba entre las islas era franca de porte y sólo debía pagarse la procedente de la Península y América, dado el número de habitantes de las islas y el poco volumen de correspondencia que recibirían son hasta cierto punto justificadas las quejas de los canarios cuando se les comunicó que el javeque que transportaría la correspondencia desde Cádiz y el personal enviado como Administrador y Ayudantes tenían que ser remunerados por ellos.

En las *Memorias* de Lope Antonio de la Guerra hay un párrafo muy significativo, dice así:

El Ministerio Español está tal que mediando los intereses no valen razones, no privilegios, no la fidelidad de los Vasallos, i no la desdicha de las Islas que se mira oy en tal extremo de pobreza, que si se levantara nueva guerra, se hallaría sin valor para resistirla, i sus habitadores con pocos intereses para defenderla, en la última perdieron un Registro en la América se impuso el Correo con motivo de ella (Que bastante necesita el Ayuntamiento alentar lo que esta novedad indispu-so). (Fol. 44v).- (sic). Hay un Administrador de Aduanas que fraudulentamente lleva más derechos de los que señalan los aranceles i se le aprueban sus procedimientos. Dios niega los frutos que la tierra produce. El comercio Inglés de que probablemente depende la subsistencia de las Islas, se ha separado y imposibili-

tado el Ministerio el sacar los vinos, i los dueños de las Haziendas no saben que hazer con ellos. En fin sólo se atiende el desfrutar (*sic*) el presente. Embiar Embarcaciones que lleven la plata, no contentarse con lo que produce el seis por ciento de Aduanas, las ramas de tabacos, tercias, orchillas, lanzas medias anatas sino querer muchos establecimientos contra los Privilegios que a fuerza de servicios han conseguido las Islas. Mucho temo que este proceder ha de atraer la pérdida de ellas a nuestro Soberano, i que cuando quiera aplicar el remedio ha de ser difícil el restablecimiento.

En 1763 la situación postal era bastante precaria; sus gastos generales fueron los siguientes: en 23 de enero se entregó una gratificación a la tropa de 4 Rptas. por igual concepto que el 8 de noviembre del año anterior, y lo mismo se repitió el 27 de febrero.

En primero de marzo se pagaron las cantidades convenidas para arrimar en la Aduana y conducir a la casa de correo una caja con papel y las valijas que se recibieron de Cádiz. En 16 de abril se compró un libro blanco para llevar "razón" de los certificados y cartas francas. En 14 de agosto se pagó a la propietaria de la casa donde se había establecido el Correo 200 pesos, o sea 1.600 Rpta. por un año de alquiler. El total de gastos de este año fue de 2.625 Rptas.

El mismo sistema se siguió en Gran Canaria, pero además del Oficial desplazado para la instrucción de los servicios postales que había venido con D. Pedro Martín, el Depositario General del Cabildo General Permanente actuaba como Administrador de Correos, según se desprende del libro *Cuadro histórico de las Islas Canarias* de José Agustín Alvarez Rixo.

En 14 de julio de 1764 el mismo artículo de la revista *Hespérides* dice:

Se le abonó al Administrador Pedro Martín 11.440 Rpta. por dos años de servicio.

Esta nota tan escueta queda aclarada por Lope Antonio de la Guerra y Peña que dice lo siguiente:

Váse para España Don Pedro Martín Administrador del Correo. En 8 de noviembre de 1764 salió para España una saetia Cathalana en que se fué Don Pedro María Martín, Administrador que fue del Correo de estas Islas. Era natural de ellas, pero atendiendo más a su utilidad que al bien común insistía en su duración y extensión. Había llegado con este empleo en 11 de agosto de 1762 con una Orden del Excmo. Señor Comandante General Pedro Moreno para que interin de la



Primera carta conocida, impuesta en Santa Cruz de Tenerife,
el 18 de enero de 1764.

Colección del filatelista italiano don Giorgio Zuliani;
época: prefilatelia.

guerra se estableciera en las Islas. El Cabildo de esta se opuso a semejante imposición por ser contra sus Privilegios. Hizo re (folio 43v.) presentaciones a S.M. y lo mismo los demás Cabildos, y con más fervor aviendo cesado la guerra, con cuyo motivo se decretó la imposición, pero todo el efecto de las representaciones fué, que conociendo la poca utilidad de él (porque pagado el javeque, Administrador y demás oficiales había poco sobrante) se acomodó a dicho Don Pedro en otra parte con el mismo sueldo, i vino en su lugar con el Excmo. Señor don Bernardi, don Juan Vázquez, dicho don Juan murió en Santa Cruz en Enero 1777, dependiente suyo con dicha Administración, dándole la Dézima parte de su producto, y poniendo los portes algo más moderados, quitando el javeque señalado para este fin (que en todo el tiempo de la Administración de dicho don Pedro sólo vino en dos ocasiones) y señalando algo a las Embarcaciones, que traxesen la Valija. En 13 de março de 1765 se publicó un Vando para que las cartas para América vayan también por el Correo).

Vanse los Oficiales que vinieron a instruir estas milicias.

Fuéronse también en la dicha Embarcación unos 12 Oficiales de Infantería que avían venido cuando el Correo por súplica que para éllo hizo el Excmo. Señor don Pedro Moreno, para que instruyesen en el nuevo exercicio a estas Milicias; pero nada hizieron y, conocida su inutilidad les mandaron la Orden para bolverse a España.

V

PRIMER ENLACE REGULAR CON CADIZ

Aunque el Javeque puesto por el Rey a propuesta del Gobierno tuvo una vida muy corta, dos viajes, es interesante transcribir el documento que detalla el establecimiento de este Correo, dice así:

AVISO

Se hace saber al público y comercio de esta Ciudad que atendiendo el Rey a que las presentes circunstancias de guerra con los ingleses dificultarán la precisa correspondencia que conviene que haya entre los naturales de las Islas Canarias y los demás Reynos, ha resuelto S.M. que para el logro deste importante fin se establezca, a costa de su Real Hacienda, un correo, que por medio de un javeque, bien tripulado y armado, lleve y trayga las correspondencias de dichas Islas.

En consecuencia de esta disposición, se hará por la primera vez a la vela, a mediado de la próxima semana, el expresado javeque, que es el mallorquín nombrado *Nuestra Señora del Rosario*; y desde hoy se emitirán en este Oficio principal de Correo todas las cartas que se traxeren para dichas Islas.

Igualmente se admitirán a flete los frutos y efectos que se quieran en los propios términos que se practica en las embarcaciones de particulares que navegan a dichas Islas. Pero siendo el principal objeto de este establecimiento el mantener una continuada correspondencia entre el Continente y dichas Islas, se previene que aún cuando...*(rato el original)* en que se haya de verificar...*(roto el original)* se pueda acudir a este oficio de Correo con las cartas y a la razón de lo que se quiere embarcar.

Al regreso que hará el javeque se observarán en las Islas las propias reglas, así en quanto al recibo de cartas como géneros, a cuyo fin y demás que es consiguiente a este establecimiento, se transfiere en dicho javeque el sujeto que S.M. ha nombrado por Administrador del Correo de Santa Cruz de Tenerife y de las otras caxas de las islas subalternas, que han de ser sus agregadas.

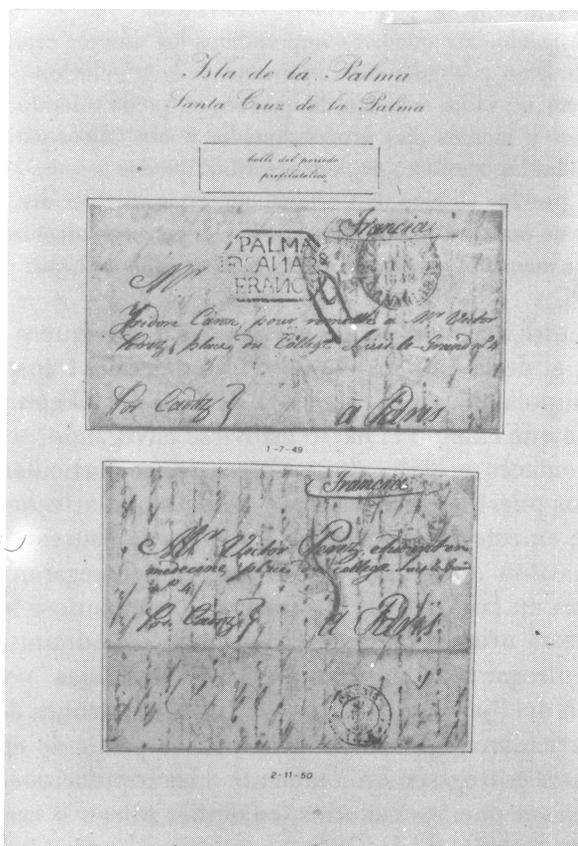
Este javeque ha de estar en viaje incesantemente, pues sólo se detendrá en aquellas islas como diez u doze días que se consideran para poder volver con las correspondencias y demás que se ofrezca del Real Servicio y de particulares. Pero para que el público no malogre las ocasiones de escribir por las embarcaciones particulares que hagan viaje a dichas islas en aquellos tiempos intermedios en que el javeque del correo esté navegando para hacer su ordinaria diligencia, se previene que los que quieran escribir por dichas embarcaciones particulares que han de traer las cartas a este Oficio Principal del Correo, donde se formarán paquetes y se pondrán en valijas cerradas de las que se hará cargo a los capitanes y patrones

de las citadas embarcaciones para que las entreguen en el Oficio del Correo de Canarias, donde se repartirán las cartas con toda puntualidad. Al regreso de las propias embarcaciones, o viaje que hagan otras en dicho tiempo, intermedios de dichas islas, se recibirá en el Oficio de Correos de ellas toda la correspondencia para estos Reynos y se dirigirá con precaución que queda expresada en valijas cerradas a este Oficio de Correo de Cádiz, en que se distribuirán las cartas con la misma prontitud que se expresa por lo que respecta a las que se dirigen a Canarias. Pero se previene que si alguno se valiere de otro medio para remitir sus cartas será tratado como defraudador de la Renta de Correos y incurrirá en las penas establecidas en el Bando publicado en esta ciudad en 23 de febrero de este año, en las que igualmente quedan comprendidos los mismos capitanes o patrones, como asimismo cualquier otro individuo de la tripulación o pasajero que lleve cartas fuera de valija respecto de que, según queda referido, se proponen todos los modos y medios más proporcionados y aún únicos para que aprovechándose de todas las ocasiones de poder escribir; queden aseguradas las confianzas publicadas por los Oficios de Correos, que están establecidos con el fin de que por ellos y no por otro medio se de curso a las correspondencias, baxo las reglas que S.M. ha mandado observar.- Cádiz, a 15 de julio de 1762.

De la lectura de la Orden anterior se desprende que si bien la finalidad principal de la embarcación contratada era el transporte de cartas, no monopolizaba en exclusiva el servicio postal con la Península, pues admitía que cuando el navío estuviese navegando, se podían utilizar como enlaces postales, las embarcaciones particulares que fondearan en los puertos canarios, pero desde aquella fecha, obligaba a los usuarios; en este caso no puede hablarse de usuarios, mejor sería utilizar la palabra remitentes de pliegos; que entregaran toda su correspondencia en las Oficinas de Correos, encargándose los funcionarios; mejor será utilizar también el vocablo; los Administradores del Correo, de entregar toda la correspondencia en "Cajas" cerradas (valija) al Capitán del "javeque" o a los capitanes o patrones de las embarcaciones particulares, quedando prohibido a partir de entonces que los particulares entregasen directamente a las tripulaciones de los barcos que tocaban puertos canarios, cualquier pliego o carta, considerando la transgresión de la Orden como un fraude a las Rentas del Correo.

El sistema de admisión de la correspondencia quedó establecido en la manera siguiente: los remitentes de los pliegos los presentaban en las Oficinas de Correos, donde el funcionario encargado cobraba el importe de la franquicia y escribía a mano en guarismos, en el espa-

cio reservado para las señas del destinatario el importe que en aquel momento percibía en concepto de derecho de transporte; la misma oficina estampaba en el exterior de cada pliego, (carta) un sello con el nombre de la provincia de procedencia. Poco tiempo después, para señalar el franqueo se adoptó un sello en el que figuraba en cifras el importe de la suma percibida y posteriormente se adoptó un cuño



Cartas impuestas en Santa Cruz de La Palma en la que se puede ver a mano, el derecho de transporte y el sello con el nombre de la provincia, si bien el sello de fecha ya es de época posterior.

especial formando círculos en cuyo interior aparecen marcados los valores con que se franqueaba la correspondencia por el citado derecho de transporte.

Unas cartas de la valiosa colección de don Giorgio Zuliani de la época prefilatélica nos darán la mejor explicación del procedimiento que se seguía.

Isle de Tenerife
Santa Cruz

Isle de Tenerife
Santa Cruz

CANARIAS.



Isle de Tenerife
Santa Cruz

Isle de Tenerife
Santa Cruz



Isle de Tenerife
Santa Cruz

Isle de Tenerife
Santa Cruz



Cartas dirigidas a destinatarios residentes en Canarias, procedentes de varios países. Como se puede observar, el sistema era generalizado.

VI

ENLACES POSTALES INTERINSULARES ANTES DE 1773 EN EL ARCHIPIELAGO CANARIO

La organización del Correo interinsular hasta 1773 no existía, los particulares entregaban sus pliegos directamente a los capitanes, patronos o marineros de la primera embarcación que encontraban en el muelle y que les informaba hacía viaje a una isla determinada, o les daban a los navíos que efectuaban servicios de cabotaje por las islas, lo único que cambió a partir de 1773 fue la prohibición de entregar estas cartas directamente a las tripulaciones de las embarcaciones y la obligación de entregarlas en las Oficinas de Correos.

Don Lope Antonio de la Guerra dice en sus *Memorias*:

1773. El Correo entre las islas.- En los días que estuve en La Orotava se publicó un Vando por Orden de Su Majestad para que las Cartas que van de unas islas a otras sea por el Correo, sin embargo lo expresado por el Comandante General, reservando el señalar los Portes.

O sea que, a pesar de encargarse los "Oficios de Correo" de entregar las cartas directamente a los capitanes o patronos de las embarcaciones, no se modificó el sistema gratuito de transporte que hasta la fecha de la Orden que se menciona en las *Memorias* de don Lope Antonio de la Guerra, habían disfrutado las valijas de cartas entre las Islas; al llegar a destino se hacían cargo de las "Caxas" los Administradores de Correos respectivos quienes al principio iban anotando en unos tableros que se colocaban a la entrada de cada Oficina para conocimiento del público, los nombres de los destinatarios de las cartas para que éstos pudieran retirar en la Oficina los pliegos a su nombre; algunas veces realizaba el servicio de entrega un voluntario o "mandado" por encargo del destinatario que le retribuía por su trabajo.

Cuando el pliego era oficial, era la Oficina de Correos quien retribuía por este trabajo.

Don Lope Antonio de la Guerra, nos dice que en 1783 se nombró un Cartero.

Nombran un cartero para la ciudad.- En 24 de diciembre se presentó en Cabildo una Orden en que por lo que representó el Corregidor don Gregorio Guazo se manda haya un Cartero en la ciudad para que vengan a él las cartas de los ciudadanos, y que a esto se le satisfaga de las cantidades de la ciudad; en efecto considerándolo útil, se nombró el 29 a don Juan Olivera con 20 pesos de salario anual, con tal que de fianzas y se corrija la correspondiente aprobación.

Y reafirma la orden anterior don Dacio V. Darías, hablando del cartero en términos quejosos por el gasto que supondría a la población su nombramiento: “De recaer la contribución de las cartas sobre los ricos y acomodados lo que éstos difunden en limosnas será menos a proporsión de lo que les desfalca de su caudal o renta este gasto del Correo, un pobre necesitaría el jornal de un día para sacar una carta sencilla” y en otro párrafo añade: “Años más tarde de buen o mal grado, el Cabildo en sesión de 20 de diciembre de 1783, nombró cartero o estafetero de esta ciudad con el sueldo entonces ni corto ni grande de 20 pesos de a 15 reales de vellón anuales a don Juan Olivera, lo que se comunicó a la Real Audiencia de Canaria, a los efectos de la probación de esos haberes”. Poco tiempo duró el servicio de don Juan Olivera como cartero.

El Sr. Olivera presentó la renuncia que le fue admitida por el Cabildo en sesión de 18 de agosto de 1787.

El nombramiento de este Cartero, según don Lope Antonio, y dudando más ya Dacio V. Darías cuando dice cartero o estafetero, lo aclara definitivamente Mauro Herrera, para él no hay duda que se trataba del Administrador de la Oficina de La Laguna; la aprobación del Cabildo para abonar el sueldo antes mencionado, tanto Lope Antonio como Dacio V. Darías coinciden en que fue el de La Laguna, situada ya la población, el Sr. Herrera Sicilia dice:

El nombramiento que hizo el Cabildo en favor de don Juan Olivera fue porque la Dirección General, en virtud de élla no hacerlo, autorizó a la ciudad de Aguerre para efectuarlo por su propia cuenta. Esto nos demuestra como ya a los veinte años de establecido el servicio comenzó el interés del público, que tan malamente había recibido la innovación.

La diferencia de sueldo entre el Administrador del Correo de Santa Cruz de Tenerife y el Sr. Olivera se debía sin duda a que el

primero era el encargado del Correo de todo el Archipiélago: "Administrador del Correo de Santa Cruz de Tenerife y de las otras Caxas de las islas subalternas", mientras que el Sr. Olivera se encargaba del Correo de La Laguna con cargo al Cabildo de aquella ciudad. El concepto de Cartero o Estafetero es lógico en aquella época, que se confundía la misión postal de los que trabajaban en el Correo.

La correspondencia que se cambiaba entre Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife y aún entre éstas y Santa Cruz de La Palma y la isla de La Gomera, sufría menos retrasos que las que desde la Península o América y la misma Santa Cruz de Tenerife cambiaba con Lanzarote y Fuerteventura. El constante tráfico marítimo entre Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife y los barcos que hacían la ruta de Las Indias favorecían los enlaces con las cinco primeras islas antes mencionadas, pero no ocurría lo mismo con las dos últimas; Santa Cruz de Tenerife enviaba las cartas que recibía para Lanzarote y Fuerteventura en barcos de derecha para estas islas, y como los enlaces eran muy espaciados, la correspondencia para estas islas llevaba retrasos de varios meses, prevaleciendo esta situación durante varios años.

No debía ser muy buena la colaboración dada por el Comandante General cuando ya en el Bando que Lope Antonio de la Guerra menciona como deberá circular el Correo entre las islas "sin embargo lo expresado por el Comandante General", porque siguiendo sus memorias nos dice:

1779. En 24 de mayo.- Privase al Comandante de la Intervención de los Correos.- En 24 de mayo llegó la Embarcación del Correo y en esta una Real Orden privando al Comandante General de toda intervención en los Correos, y dándola al Sr. Dor. Bartholomé de Casabuena, Juez Superintendente del Juzgado de Indias por la ninguna protección que habían hallado los Correos en dicho Comandante de lo que habían dado quejas por no tratarles en el Puerto como correspondía, y permitiendo que en una concurrencia usasen las otras Embarcaciones de Vandera y Gallardete en el modo que no devieran usarlo, y se le mandó que por (fol 261 v) esto se reprehendiera al Oficial que mandaba las armas que era Don Matías Franco, pero este executó lo que le había mandado el mismo Comandante; pero toleró lo que se le atribuía.

La salida del Comandante General la detalla de este modo:

En tres de julio pasó por esta ciudad dicho Sr. Comandante General Marqués de Tavalosos sin acompañamiento ni aparato: supose había parado en Tacoronte

y que luego caminó para el Puerto de La Orotava en donde se le tenía prevenida una casa que en Santa Cruz había dexado enaxonados todos los muebles, que las alhajas que tenía ajenas las había buelto a sus dueños y que se había encargado el mando al Coronel don Matías Franco, a quien con motivo de un accidente parálítico que acometió a dicho Comandante el miércoles Santo 31 de marzo que le tuvo tiempo sin poderse expresar ni firmar se le había llamado a dicho lugar y que le encargó que si interín de su ausencia viniese su Sucesor, el Marqués de la Cañada le entregara el Mando y le avisara. Pero esto se supuso que iba con el destino de ambarcar por dicho Puerto luego que llegar su sucesor con quien se sabía había tenido en Orán varias competencias y cuyo nombramiento lo anunció la Gaz. de 18 de mayo y se sabía aquí desde 28 del mismo mes y mucho (fol 262 r) tiempo antes se había dicho. A esto se agregaba el haverle quitado la intervención (*sic*) en los Correos, el haber dado el cuidado de despachar una Embarcación con comestibles a la isla de Anobón en la costa de Guinea, al Juez de Indias y otras cosas que indicaban lo mal conceptuado que estaba en la Corte y en esta Isla. Algún tiempo después fueron repartiendo cartas suyas de despedida a las Damas y a otras personas cuyas fechas eran desde fines de junio.

VII

ESTABLECIMIENTO DE LA PRIMERA IMPRENTA EN CANARIAS

Es necesario destacar por la influencia que ha tenido en el desarrollo de los servicios postales, el establecimiento de las primeras imprentas en el Archipiélago Canario; Agustín Millares Torres en sus apuntes para la *Historia de las Islas Canarias* dice:

Ahora añadiremos que posteriormente las sociedades económicas de Las Palmas y La Laguna hicieron venir dos prensas que regentaban respectivamente don Francisco de Paula Marina y don Miguel Angel Bazzanti, a esta última prensa se debió la impresión del primer periódico que hubo en la provincia, llevaba por título *Semanario misceláneo enciclopédico elemental* y veía la luz en La Laguna en ocho páginas en cuarto cada número. Publicóse el primero el 2 de noviembre de 1785 con la firma de su redactor que era el ingeniero don Andrés Amat de Tortosa residente en la provincia y se continuó a largos intervalos hasta 1787. Durante estos años salieron sólo once números que contenía suscintas noticias sobre la historia del país, rudimentos de ciencia y artes y listas de Generales y Obispos y otros funcionarios que hubiesen ejercido cargos en el país. Con uno de sus números se repartió un mapa de las Islas, levantando por el fraile Agustín Bermejo. Alcanzó 119 suscripciones y cesó al ser trasladado el Ingeniero Amat al Gobierno de Guanaxoato en Nueva España.

El servicio de Correos se encargó de las suscripciones y de la entrega del periódico a sus suscriptores.

VIII

ENLACE MARITIMO ENTRE CANARIAS Y LA CORUÑA

Bosquejado el cuadro de enlaces interinsulares volvemos a las relaciones postales con la Península y el resto del mundo que si bien en principio pero de forma precaria quedaron establecidas por Cádiz, por medio de un "javeque", sabemos que esta embarcación sólo realizó dos viajes por las quejas de los Canarios debido al excesivo gasto que les ocasionaba el servicio implantado. El Gobierno estudió una solución más económica aún en detrimento de las frecuencias de los enlaces postales y se decidió a aprovechar las embarcaciones que saliendo de La Coruña iban hacia el Nuevo Mundo haciendo escala en los puertos canarios, el número de enlaces no era el intentado por Cádiz pero, por lo menos había la seguridad de un enlace mensual con la Península por La Coruña, si bien si se conocía la salida en algún otro puerto peninsular se aprovechaba el envío de valijas para Canarias. . . .

Lope Antonio de la Guerra nos lo describe, de esta manera:

Establécense Paquebost para el Correo de La Coruña a estas Islas que saldrá a principio de cada mes.

En 26 de marzo llegó de España un Paquebost de Correos que salió de La Coruña el 9 de este (fol 233 a) mes, por haver determinado el Rey a fines del año 1776 el establecimiento de un Correo marítimo mensual para mantener una correspondencia pronta y arreglada entre la Península y estas Islas Canarias, por medio de Embarcaciones que han de salir del Puerto de La Coruña al de Santa Cruz de esta Isla. Así se anunció en la Gaz. de 10 de febrero y que se hallaban dadas todas las providencias correspondientes por que tuviese efecto y principiari desde el día primero de este mes de marzo advirtiéndole porque llegase la noticia de todos esta Soberana decisión a fin de que se aprovechara del beneficio que les facilita embiando la correspondencia a La Coruña, de donde se dirigirán a estas islas, en los días primero de cada mes que son los determinados en la misma forma que se practica con toda la demás correspondencia que se encamina a los Dominios de Su Majestad en la América. Con este motivo se bolbieron a subir los portes de las cartas pues como queda dicho al folio 43 bastante estos se habían moderado el año de 1764 a causa de las Representaciones de los Ayuntamientos,

y se había buuelto a España el Administrador que vino en Agosto de 1762 quedando sólo un oficial que tendrá la décima (Folio 233 v) del producto de dichas cartas, después se estableció que viniesen al Correo las cartas de América como también en octubre de 1773 se promulgó un Vando porque las cartas de entre las Islas fuesen al Correo, reservándose el señalar los portes. Ahora con el nuevo establecimiento se ha nombrado por Administrador de este Ramo a D. Joseph de Iriarte que lo es de Aduanas, añadiéndole 600 pesos, a Don Antonio Martín que servía de oficial, se le han señalado 500: a un hijo de éste (*sic*) y a Don Juan Fernández Uriarte, natural de Garachico Oficial de a Caballo: trescientos pesos.

Los barcos que salían de La Coruña iban a La Habana que según los apuntes de Guerra Aguiar desde 1765, por Real Cédula del 6 de agosto de 1764 se había establecido como Administración General de Correos de América de la que dependían Nueva España (México), Costa Firme (América Central), Portobelo (Panamá) y Cartagena de Indias (Colombia), posteriormente se establecieron enlaces postales con el hemisferio sur, cuya Oficina Postal se creó en Buenos Aires.

IX

DIFICULTADES DEL CORREO A CAUSA DE LOS CORSARIOS

El enlace con La Corona cumplió su objetivo sólo a medias, la guerra con Inglaterra y las incursiones de los piratas dificultaban mucho su regularidad.

Nuevamente Lope de la Guerra nos informa:

1779. El Administrador don Juan Antonio González Carrillo llega en el Correo. Y añade: En 29 de agosto llegó de España el Correo que se deseaba mucho por faltar noticia del estado de las cosas y no haver llegado el del mes antecedente por haverlo apresado los Ingleses.

En 24 de enero llegaron dos Embarcaciones de Correo, una iba para Buenos Ayres y otra para La Habana y traxeron la valija y tripulación del Correo que salió con ellos de La Coruña para esta Isla, al que echó a pique una (fol 4 r) Embarcación Inglesa y le mató dos marineros.

Había ya tres meses y medio que no llegaba Correo ni se tenía noticia formal del estado de las cosas en España. Túvose una Orden comunicada con fecha 3 de noviembre de 1779, a los Directores Generales de Rentas en que para facilitar el recíproco Comercio entre la Península y estas Islas se liberaba de varios, como es que al vino y Aguardiente e se lleve a los Puertos de España en Embarcaciones Españolas no se cobren otros a su entrada ni a la salida de estas Islas.

Durante esta época es continuo el hostigamiento de los corsarios a los barcos Correo; en el manuscrito de Don Agustín Millares, Tomo VI de "Anales de las Islas Canarias" figura la siguiente nota:

1781. Mayo 8.- Entra en el Puerto de La Luz un buque Correo de 8 cañones, con pliegos para La Havana, traía 5 heridos, habiendo herido al contramaestre que en la Francia tuvo con dos corsarios Ingleses.

Reafirma la opinión anterior sobre otros posibles enlaces con la Península, además del Oficial de La Coruña el siguiente párrafo de Lope Antonio de la Guerra:

1781. En 15 de octubre salió para España un Javeque Mallorquín. Su Patrón Francisco Ripol, en el que fue la balija, su llegada a Cádiz el 6 de noviembre la anunció la Gaz. de 20 que dice: "Oy ha fondeado en esta bahía el xabeque nombrado Santo Cristo, procedente de Santa Cruz de Tenerife de 6 cañones y 25 hombres, incluidos el Capitán y el Teniente de una balandra Inglesa de 12 de a 9 y 47 marineros que fue echada a pique por otra de la misma isla de Tenerife.

El mencionado Xabeque salió en 15 de octubre y en su navegación no ha encontrado más bastimentos que uno sobre la costa de Africa y algunos otros a la altura de Ayamonte que creió el capitán hubiesen salido de los puertos de la costa.

Fue precisamente durante este período turbulento, cuando la población de las Islas se dio cuenta de la necesidad de disponer de un buen servicio de enlaces, al comprobar en este tiempo azaroso el grado de incomunicación en que habían quedado, el anhelo por un servicio de Correos regular y más frecuente se deja sentir en este resumen de Lope Antonio de la Guerra:

En este año sólo ha llegado de La Coruña una balija en 20 de julio, y ésta no en los Correos destinados a estas islas, sino en los que iban para Buenos Ayres y La Havana: vinieron en ellos cinco cajones de cartas, la mayor parte de ellas tan atrasadas como que la última balija que se había tenido fue el 15 de septiembre del año antecedente por lo que a los que tenían correspondencia larga se le hizo gravoso el pagar por junto muchos pesos (fol. 67 r). Ya desde dicho año antecedente se había empezado a notar falta de Correos; pues sólo se tuvieron en todo él tres balijas: La primera en 23 de febrero: la segunda en 3 de junio y la tercera en 15 de septiembre, pero han llegado muchas embarcaciones de Cádiz, más sin tenerse en ellas claras e individuales noticias, pues sólo traen tal o cual carta o Gazeta de que no todos participan; porque como estas cartas, y demás papeles se envían a La Coruña, no se tienen por Cádiz, y las correspondencias se atrazan. El más breve viaje de la Península a estas Islas es de Cádiz, pues en estando buenos los tiempos se llega en cuatro o cinco días, y se cuenta quien habiendo oído misa un domingo en esta Isla, y pasando a Cádiz a cierta diligencia, dio la buelta con tal felicidad que al siguiente domingo bolbió a oír aquí la misa. Así el establecimiento del Correo por La Coruña en 1778 aunque él consideró favorable, atendiendo a que todos los meses había cartas y embarcaciones prontas para llevarlas, y que nuestros vinos tendrían alguna salida se ha experimentado que ni una ni otra se corrige y los únicos efectos han sido el haberse aumentado los portes de las cartas, y los sueldos a el Administrador y los Oficiales: de modo que el Rey gastó más de 25 mil pesos en los Paquebots, además de los muchos en tripularlos y por más que se mantienen los portes de las cartas, nunca podrá la Correspondencia de estas (fol. 67 v) Islas producir lo necesario para tamaños gastos, de lo que resulta gran gasto al Rey y a los Isleños, y éstos al mismo tiempo, a falta de cartas en tiempos oportunos quando las Islas pudieran estar bien servidas con

utilidad del Real Erario, poco gravamen de los Isleños y aumento de su Comercio. Don Bartolomé Montañez en 17.... con el proyecto de establecer una pezca de modo que el pescado sirviese para llevar a España fabricó seis barcas pequeñas que sirvieron para conducir a España el pescado y otras cosas, para el tráfico de las Islas y aún para ir a Indias. De este modo habiendo algún fomento, no faltaría uno o diferentes particulares que fabricasen cuatro Barcos como los de Montañez, que sirviendo de Correos, saliendo uno cada mez los de La Coruña vienen y van vacíos: No sucedería lo mismo que éstos yendo a Cádiz. De estas Islas se llevarían judías y otras legumbres, frutos y algunos tafetanes, loza de Candelaria, piedras de estilar, orchilla, y quando hay embarcaciones de India, cacao, azúcar, cueros &c. Podrían también llevar algún pescado salado y de retorno traer paños, lienços, loza, azeyte, y otras muchas cosas, de modo que siendo estas preferidas siempre habría carga de sobre y el tiempo que estas barcas no tuvieran que ir a España servirían de conducir trigo y otras cosas de unas Islas a otras. En este estado (fol. 68 r) se podría bajar los Portes de las Cartas quedando en el pie que quedaron en el 17.... en ocasión que por lo que las Islas representaron se bajaron los Portes y vino Juan Vázquez; pues con menores salarios que los que se han compuesto podría haber buen Administrador y Oficiales. No dudo que si se representara y discutiera se conseguiría y especialmente si se escribiera a don Bernardo de Iriarte que pensando en nuestra utilidad proyectó los Correos por La Coruña y siendo yo Diputado de Corte en 17.... se le escribió en nombre del Cabildo dándole las gracias.

Lo que en 1762 se había rechazado con tanta irritación ahora se pedía con insistencia, ofreciendo incluso ideas con el fin de poder organizar un servicio de Correos regular con Cádiz, con poco gasto favoreciendo además el desarrollo del comercio entre Canarias y La Península, incluso se sugería una gestión ante la persona que unos pocos años antes, ante la escasa aceptación que había tenido el establecimiento del Javeque por Cádiz, realizó el proyecto de los enlaces por La Coruña.

Con este documento queda reconocida la necesidad del servicio de Correos como ayuda indispensable de las actividades personales, culturales y comerciales de cualquier sociedad, en este caso de los habitantes del Archipiélago Canario. Hubo, cuando se implantó, la imposición de un servicio nuevo por parte del Gobierno que no fue aceptado, justificando la negativa por el excesivo gasto que representaba su establecimiento; analizando la negativa a fondo se llega a la conclusión de que quizá no creían en los beneficios que este nuevo servicio les podía reportar, máxime cuando hasta entonces habían estado utilizando unos medios informales pero que los habitantes de las Islas consideraban como suficientes; pero aquella idea impuesta al princi-

pio y aceptada de mal grado fue germinando, posiblemente influyó la situación de aislamiento que estaba el archipiélago por la guerra con los ingleses, y a los veinte años justos del primer intento de enlace postal regular por Cádiz ya se pedía su restablecimiento.

No cabe duda que el factor que más influyó en este cambio de actitud fue el de un mayor nivel cultural de los Canarios y al desarrollo de la prensa. Obsérvese en el documento antes citado la dolida queja que hace el autor de la nota, cuando habla de la correspondencia que se recibe en las Isla por Cádiz. "... pero han llegado muchas embarcaciones de Cádiz, más sin tenerse en éllas claras e individuales noticias, pues sólo tratan tal o cual carta o gazeta que no todos participan...".

Queda evidente la ansiedad de compartir unas noticias que en aquellos momentos sólo unos pocos las van recibiendo con antelación y les beneficia tanto particular como comercialmente y que sin duda, convencidos de las ventajas que suponía el tener un enlace por Cádiz, habían establecido contacto con familiares, amigos o socios que se habían interesado para que sus cartas y periódicos les fuesen enviados desde Cádiz, por los navíos que saliendo de aquel puerto tocasen directamente los puertos Canarios.

X

RESTABLECIMIENTO DE LA COMUNICACION POSTAL POR CADIZ

En el año 1783 la situación postal mejoró, por dos razones, por una parte se había llegado a la paz con Inglaterra y por otra, el Gobierno, dándose cuenta de que siempre había más posibilidades de enlace por Cádiz que por La Coruña, autorizó el envío de valijas postales por la bella ciudad andaluza, lo confirma el comentario de Don Lope Antonio de la Guerra:

Restablécense los Correos por La Coruña.- La correspondencia con España ha sido este año más regular: pues en las embarcaciones que han venido de Cádiz se han traído valijas y después de ajustados los preliminares de Paz se han restablecido los Correos por La Coruña todos los meses, habiéndose expedido Reales Ordenes para que sin falta, salgan a principio de cada mes y que retornen a los veinte días de Puerto y en efecto hemos tenido Correos en 23 de mayo, 14 de junio, 19 de julio, 13 de agosto, 10 de septiembre, 19 de noviembre y 22 de diciembre. Pero no obstante, la Correspondencia por La Coruña es dilatada y por lo común vienen los Paquebots vacíos y alguno ha venido con sólo 24 cartas cuyos Portes se han puesto caros y algunos se suscribieron a Mercurios (una revista de aquella época) y Gazetas en virtud de lo que publicó la de 20 de diciembre de 82 que exhibiendo 140 r.s. por las Gazetas y 36 por los Mercurios exhibiéndolos en las Cajas de Correos se les enviarán, pero además de dicho principal han tenido que pagar los portes que ascienden a mucho más, pero como los que manejan esto sólo miran su utilidad así procuran que las gavelas sean crecidas porque (fol. 139 v) de este modo alcance pagárseles sus crecidos sueldos.

Es evidente que Correos era el medio por el cual cualquier particular debía utilizar para suscribirse a los periódicos que viesen la luz pública en ciudades distintas de donde residía el presunto suscriptor.

Sin embargo, a pesar de esta mejora, la llegada del Correo constituía un acontecimiento popular, comprensible, porque ponían a los habitantes del archipiélago, anhelantes de noticias, en contacto con el mundo exterior.

Lo vemos en las notas de don Agustín Millares en sus *Anales de las Islas Canarias* cuando en 6 de mayo de 1785 dice:

Llega un correo en Las Palmas con destino a Buenos Ayres con noticias, agua y víveres.

Y posteriormente en 1789, concretamente en 23 de enero cuando escribe:

Llega a Las Palmas el Correo confirmando la muerte del Rey y se acuerda luto.

Aunque lógicamente los Correos con la Península en principio mejoraron, debido a las conversaciones de paz con los ingleses, nuestros barcos no podían sustraerse de los ataques de los piratas y corsarios que continuamente navegaban por aguas canarias ansiosos de apresar los navíos españoles que venían de América.

Mientras en Francia la monarquía se tambaleaba y finalmente era derrocada convocándose una Convención Nacional que inmediatamente delegó poderes a un Comité de Salvación Pública y al sangriento Tribunal Revolucionario que culminó con la ejecución de María Antonieta, y el posterior advenimiento de Napoleón que primero se hizo nombrar Cónsul Perpetuo y posteriormente en 1804 Emperador.

España en principio se alió a Francia con el fin de derrotar el creciente poderío inglés que se había enseñoreado de las rutas marítimas, como es natural Inglaterra no tardó en reaccionar contra España, repercutiendo inmediatamente en los Correos de Canarias, tanto los de la Península como los de ultramar. Las noticias en el Archipiélago se esperaban con interés y ansiedad pero se retrasaban tanto que cuando les llegaba ya habían perdido actualidad y muchas veces ni se recibían los Correos; después de la batalla de Trafalgar, la situación empeoró de tal forma que las islas casi quedaron incomunicadas con el mundo exterior.

J.L. Guerra Aguiar en sus apuntes sobre *El Desarrollo del Correo en Cuba* dice:

Los sucesos ocurridos en España al comenzar el siglo XIX hicieron que las comunicaciones con sus colonias de ultramar, atendidas por la marina de guerra desde 1802 entraran en una fase crítica.

Era tal el atrevimiento de los ingleses con los puertos del Archipiélago, que hasta llegaron a situar sus navíos en las mismas bocanas de los puertos.

No puedo sustraerme de transcribir a José Agustín Alvarez Rixo cuando en un párrafo de su *Cuadro Histórico de las Islas Canarias* además de reflejar la situación de casi asedio por los navíos ingleses se recoge el detalle anecdótico de una comunicación entre las fuerzas beligerantes, dice así:

12 de julio de 1800.- En este día 12 de julio, sábado por la noche de 1800 se entró un vergantín inglés en las corredurías de este Puerto de La Luz, y se sacó dos barcos de la costa, el uno le llamaban *La Serena* que gobernaba Domingo Rusell y era de don Juan de Torres, y el otro *San Miguel*, de María Antonia Cardoso, éste estaba fornecido para el día siguiente hirse a la costa y en esta ocasión se habían tomado el barco de las *Angustias* que venía cargado de pescado salado. Al día siguiente amaneció con los dos varcos aquí enfrente a la vista, y dio caza a el varco de Diepa, Las Flores, que venía de Lanzarote y se escapó con motivo de caminar bien y de que todos los Castillos de Santa Ana y Santa Catalina del Puerto y de San Fernando le hizieron fuego lo bastante con balas, pero nada se alcansaba el dicho corsario, hizo fuego pero ni bala al parecer burlose de dichos castillos, puso una bandera parlamentaria del palo de proha y mandó una lancha de los mismos varcos y una *carta* en que dicen pedía 800 duros por cada uno o por los dos y que entregaban las vacas y algún refresco.

En otro párrafo de su *Cuadro Histórico de las Islas Canarias* el Sr. Alvarez Rixo nos dice:

Continuaba la guerra contra Gran Bretaña y nuestra navegación se hallaba tan interrumpida por sus corsarios que se pasaban muchos meses sin saberse cosa alguna de la Península.

Permanecimos amigos de Francia y luchando contra Inglaterra hasta el mismo momento de la Guerra de la Independencia en 1808 y aprovechamos sus embarcaciones para enviar nuestro Correo cuando la ocasión se presentaba, aunque la correspondencia de la Península se tuviese que enviar a un puerto francés, con el fin de intentar por todos los medios romper aquella situación de aislamiento que se encontraban las Islas Canarias; nuevamente Don José Agustín Alvarez Rixo, nos ayuda en esta opinión con el siguiente relato:

Junio 1808.- En un sábado del mes de junio de 1808 fondeó en el Puerto de La Luz cierta goleta con bandera española, procedente de Bayona, Francia. Venía a bordo un oficial de edad fresca con uniforme semejante al de nuestras milicias provinciales, el cual traía pliegos para las autoridades de esta provincia.

El oficial conductor de los pliegos comunicando al Comandante General la

venida del barco de Bayona, fue el teniente de milicia don Josef Rusell quien se embarcó por las costas de Gáldar en un tránsito para Santa Cruz le persiguió un corsario inglés que le cañoneó; y el tesón de Rusell que se impuso sable en mano para que los marineros no se rindieran, fue la causa de que tanto él como los despachos no hubiesen ido a parar quizá a Inglaterra. Celebrose su denuedo y don Juan Sall, Administrador de la Real Aduana de Las Palmas escribió:

Décima

Rusell, un segundo Hilario
con más fortuna y bravura
despreció veinte y una pieza
del formidable Corsario.
hábil y diestro emisario
de pliegos de consecuencia
depuso, con su presencia
el pavor del marinero
saltando en tierra el primero
a vista de Su Excelencia.

y este Hilario a que alude el verso primero, fue un patrón Canario que dos años antes perseguido por otro buque inglés le llevaron un brazo de un balazó, no se rindió y apartó a Santa Cruz donde a pocas horas fallecía de su herida. El Comandante General, Marqués de la Casa Cagigal le mandó hacer un suntuoso entierro y se dijo también había dispuesto se pasase una pensión a la pobre familia del muerto.

XI

EL SERVICIO DE CORREOS EN CANARIAS DURANTE LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA

Al invadir el ejército de Napoleón la Península con la excusa de entrar en Portugal se declaró la Guerra de la Independencia, aliándose España con Inglaterra. Este acontecimiento favoreció los servicios de Correos de la Península con las Islas Canarias; los ingleses dejaron de hostigar nuestras embarcaciones y los enlaces por Cádiz fueron más constantes y regulares.

Los habitantes del archipiélago siguieron con gran interés y emoción las vicisitudes de la contienda por los periódicos que iban recibiendo y las cartas particulares de amigos y familiares que comentaban las acciones que habían tenido lugar en sus pueblos o en la región; la noticia trascendía a toda la capital produciéndose una sensación de excitación al identificarse con los padecimientos de sus hermanos de la Península.

En esta época 1808 no existía aún ningún servicio de correo organizado que partiera de la capital y atendiera las necesidades postales del interior de cada isla. En Las Palmas, además del Oficial que había sido enviado para instruir a los futuros encargados de los servicios postales, el Cabildo consideró oportuno que un consejero fuese nombrado Administrador de Correos para que vigilara la buena marcha de este nuevo servicio.

La reproducción oficial de la composición del Cabildo General Permanente de fecha 12 de octubre de 1808 es como sigue:

Lista de los individuos de que se compone el Cabildo General de la Isla de Gran Canaria, Capital de esta provincia declarado permanente a consecuencia de los acontecimientos políticos ocurridos en ella:

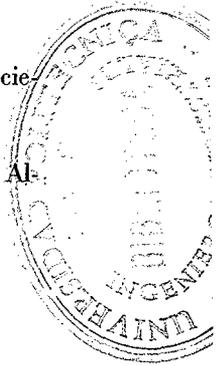
Sr. don Juan Bayle Obregón, Abogado de los Reales Consejos, Alcalde Mayor de esta Isla por S.M., Presidente por aclamación del público.

Ilmo. Sr. don Manuel Verdugo Albiturría, Dignísimo Obispo Diocesano.

Ilmo. Sr. don Luis de la Encina, Dignísimo Obispo de Arequipa.

Sr. Conde de Vega Grande, Alférez Mayor de la Isla.
 Sr. don Lorenzo Montes de Oca, Dignidad de Tesorero de esta Santa Iglesia Catedral, Diputado de la misma.
 Sr. don José Romero de Franchi, Abogado de los Reales Consejos, Racionero de dicha Santa Iglesia, Juez de Expolios y Vacantes idem.
 Sr. don Manuel del Manzano, Alguacil Mayor de la Isla.
 Sr. don Manuel del Río Ponte, Teniente de Milicias Provinciales y Regidor Decano.
 Sr. don Joseph Viera y Clavijo, Individuo de la Real Academia de Historia e Historiógrafo de estas Islas, Arcediano, Dignidad de Fuerteventura en esta Santa Iglesia y Director de la Real Sociedad Económica.
 Sr. don Antonio Echanove, Inquisidor Fiscal del Santo Tribunal de estas Islas.
 El M.R.P. Fray Antonio Raymón, de la Orden de San Agustín y Examinador Sinodal de este Obispado, Diputado de dicha Sociedad Económica.
 Sr. don Esteban Fernández racionero de la referida Santa Iglesia, Diputado de dicha Sociedad.
 Sr. don Isidoro Romero y Ceballos, Capitán de Milicias, Juez, Subdelegado de Marina y Regidor Perpetuo.
 Sr. don Agustín Falcón y Bethencourt, Capitán de Milicias Provinciales y Regidor Perpetuo.
 Sr. don Pedro Gordillo y Ramos, Venerable Cura del Sagrario de esta ciudad.
 El M.R.P. Fray Pedro Miranda, Definidor, Lector Jubilado y Guardián del Convento de San Francisco.
 El M.R.P. Fray Esteban Flores, Prior del Convento de Predicadores de idem.
 El M.R.P. Fray Miguel Ramos, Prior del Convento de San Agustín.
 Sr. Licenciado don Domingo Suárez Travieso, Abogado de los Reales Consejos y de la Ciudad.
 Sr. don Francisco Javier Ximénez, Comisionado de la Real Caja de Consolidación y Regidor Perpetuo.
 Sr. don Agustín de la Rocha Carbajal, Capitán de Milicias, idem.
 Sr. Licenciado don Domingo Penichet, Abogado de los Reales Consejos y del Colegio de esta Real Audiencia; ciudadano.
 Sr. Licenciado don Nicolás de Bethencourt, Abogado de dicho Colegio.
 Sr. don Francisco de Aguilar y Romero, Teniente de Milicias y Regidor Perpetuo.
 Sr. don José Vázquez Figueroa, de los Reales Consejos, Asesor del Gobernador Militar de esta Isla y Procurador Síndico general de ella.
 Sr. don José de Quintana Llarena, Subteniente de Milicias y Regidor Perpetuo.
 Sr. don Juan de León y Romero, Capitán y Regidor Perpetuo.
 Sr. don Juan Jaquez de Mesa y Pacheco, Capitán, idem.
 Sr. don Baltasar de Llarena Falcón, Capitán y Alguacil Mayor del Santo Oficio; idem.
 Sr. don Santiago Bravo de Laguna Muxica, Subteniente, idem.
 Sr. don Cristóbal de Muxica de Rojas, Subteniente, idem.
 Sr. don José de Matos y Azofra, Regidor Perpetuo.

Sr. don Policarpo Padrón, Depositario General y Administrador de Correos, idem.
 Sr. don José Padrón, Subteniente y Diputado del Común.
 Sr. don Rafael Pastrana, Procurador Numerario de la Real Audiencia, también Diputado del Común.
 Sr. don José Antonio Pérez, Procurador y Notario de la Curia Eclesiástica de estas Islas y también Diputado del Común.
 Don Juan Nepomuceno Carrós, Diputado del idem.
 Sr. don Pedro Rusell Palencia, Capitán de Milicias y Secretario de la Real Sociedad Económica.
 Sr. don Pedro Bravo de Laguna Huerta, Capitán, ciudadano.
 Sr. don Nicolás Massieu Sotomayor, Caballero de la Real y Militar Orden de Alcántara, idem.
 Sr. don Nicolás Negrín, Doctor en Medicina, idem.
 Sr. don Juan Bandini, Doctor en la misma facultad, idem.
 Sr. don Manuel Pestana Britto; idem.
 Sr. don Francisco Martínez de Escobar; idem.
 Sr. don José Doreste; idem.
 Sr. don Miguel Macías; idem.
 Sr. don José Pérez Luján; idem.
 Sr. don Juan Antonio Sall, Capitán de Milicias y administrador de Reales Rentas unidas de esta Isla y Veedor de sus tropas, idem.
 Sr. don Pedro Déniz; idem.
 Sr. don Miguel Sortiño; idem.
 Sr. don Juan González, Subteniente de Milicias y Castellano de la Fortaleza de Santa Ana; idem.
 Sr. don Luis Vernetta; idem.
 Sr. don Esteban Laguna; idem.
 Sr. don Domingo Gil, Subteniente y Capitán del Puerto, idem.
 Sr. don José López, Doctor en Medicina, idem.
 Sr. don Pedro de Zárata, Procurador y Notario de la Curia Eclesiástica.
 Sr. don Domingo García Sánchez, idem.
 Sr. don José O Shanahan, idem.
 Sr. don Patricio Rusell, idem.
 Sr. don José Pastrana, idem.
 Sr. don Cristóbal Morales, Beneficiario, Rector de la parroquial del pueblo de Telde, Diputado representante de él.
 Sr. don Francisco Rivero; idem.
 Sr. don Miguel Martín, Capitán de Milicias, Diputado representante del pueblo de Gáldar.
 Sr. don Miguel Ruiz; idem.
 Sr. don Francisco Almeyda, Venerable Beneficiario de la Parroquial del pueblo de Agaete y su Diputado representante.



Sr. don Isidro Aguilar; idem.
 Sr. don Pedro Alvarado, Diputado representante de la Villa de Agüimes.
 Sr. don José Ruiz, idem.
 Sr. don Claudio Ponce, representante del pueblo de San Lorenzo.
 Sr. don José González, idem.
 Sr. don Vicente Pérez, Diputado del pueblo de Teror, Presbítero.
 Sr. don Marcos de Matos, Diputado del pueblo de Arucas.
 Sr. don Pedro Castellano, idem.
 Sr. don Vicente Naranjo, Diputado del pueblo de Teror.
 Sr. don Bernabé de la Vega, Teniente de Milicias, Diputado del pueblo de Santa Brígida.
 Sr. don Andrés Ortiz; idem.
 Sr. don Juan Agustín Carreño, Diputado del pueblo de Tirajana.
 Sr. don Domingo Ortiz, idem.
 Sr. don Salvador Suárez, Diputado del pueblo de Moya.
 Sr. don Andrés de la Fé, idem.
 Sr. don Francisco Lorenzo Diputado del Pueblo de Tejada.
 Sr. don Manuel García; idem.
 Sr. don José Perera, Diputado del Pueblo de Artenara.
 Sr. don Juan Rodríguez; idem.
 Sr. don Juan Cabral, Diputado del pueblo de San Nicolás.
 Sr. don José de Melo, idem.
 Sr. don Francisco Baez, Diputado del pueblo de Firgas.
 Sr. don Francisco Guerra; idem.
 Sr. don Francisco Gil Navarro, Diputado del Pueblo de San Mateo.
 Sr. don Francisco Pérez; idem.
 Sr. don Miguel Macías, Diputado del pueblo de Valsequillo.
 Sr. don Diego Rovaina, idem.

Ciudad Real de Las Palmas, isla de Gran Canaria, a doce de Octubre de mil ochocientos ocho. Por mandato del M.I. Cabildo General Permanente. Tomás Vicente Alvarez Oramas, Escribano Mayor del Cabildo.

Puede, en consecuencia considerarse a don Policarpo Padrón, como el segundo Administrador de Correos conocido de Las Palmas. No se conoce ningún cambio en este cargo en años sucesivos y hasta 1917.

XII

PRIMEROS CARTEROS DE ENLACE A PIE

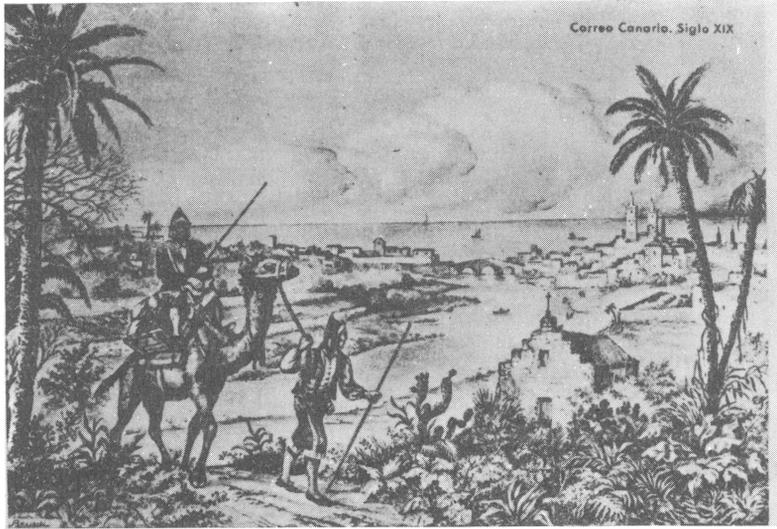
Cuando los pueblos del interior de la isla querían comunicarse con la capital, como el servicio no estaba organizado, aprovechaban el viaje de cualquier vecino que actuando como cartero de enlace recogía todas las cartas de la localidad para Las Palmas o para las otras islas, Península y extranjero; al llegar a la capital las entregaba a la Oficina de Correos para que se le diera el curso correspondiente. Lo mismo ocurría cuando era necesario enviar desde la capital algún pliego a los pueblos del interior de la isla, se aprovechaban los viajes que los vecinos anunciaban tenían intención de hacer, y el Administrador de Correos les entregaba los pliegos para la localidad adonde se dirigían.

Don José Agustín Álvarez Rixo tiene dos párrafos en su libro: *Cuadro Histórico de estas Islas Canarias* que confirman la descripción anterior:

16-2-1805.— Salí de mi casa a las dos de la tarde para ir a Gando a tomar noticias y pliegos para el Correo y de vuelta llegué a casa a la una de la noche, habiendo gastado en ida y vuelta 11 oras.

La otra referencia es la siguiente:

En este día 8 de enero de 800 fue Esteban Laguna para Maspalomas a sembrar la barrilla y alguna otra simiente y me llevó una carta para el escribano de Agüimes don Pedro Joseph Alvarado y Dávila para ver si componía a Bertholdo Santos para que me pagara alguna cosa de lo que me debía.



XIII

QUEJAS SOBRE VIOLACIONES DE CORRESPONDENCIA

Contrariamente a lo que ocurría en Gran Canaria, las islas de Lanzarote y Fuerteventura no disponían por esta época de ningún servicio postal organizado, en consecuencia su sistema de Correo era tan primitivo y anárquico como irregular e inseguro.

Cualquier habitante de estas islas podía ser el receptor del Correo transportado por unos navíos que no tenían seguridad sobre el puerto, rada o bahía que fondearían y según su moralidad y escrúpulos, lo entregaba, lo violaba, se lo quedaba o lo destruía. Si caía en manos de alguna autoridad, su manipulación se subordinaba a la moral postal del receptor utilizando su privilegio de mando para actuar con la correspondencia de acuerdo con los intereses del cargo que representaba o los que para su interés particular se atribuía por la autoridad que estaba investido, cometiendo algunas veces abusos y arbitrariedades con el Correo o creyéndose con derecho a exigir el quebrantamiento de los principios fundamentales de los funcionarios de Correos como son el secreto y la inviolabilidad de la correspondencia.

El contenido de dos cartas impuestas por una misma persona pero completamente contradictorias en su forma nos confirman la anterior manifestación induciendo de paso al lector a ponderar la ineludible necesidad que toda comunidad tiene al disponer de un servicio de Correos completamente independiente para servir a sus usuarios con la equidad, objetividad y justicia deseadas, aunque esta sociedad se encuentre en un grado de subdesarrollo como la que en 1800 habitaba las dos islas orientales del Archipiélago.

Carta del Guardián del Convento de San Buenaventura de la Isla de Fuerteventura:

S. r. Presd. te y demás S. S.res de la Junta de esta Isla.

Fr. José Antonio Placencia y Castro, Ex-lector de Filosofía y Guardián, de este Convento del S.c r. S.n Buenaventura, ante V.S. con el debido respeto expone: Que desde el momento mismo en que se creó una Junta en esta Isla, (q.e es en la que tiene el honor de representar) vió renacer en si la esperanza de q.e se pudiera poner freno a las personas que con tanta insolencia se atreven a hablar contra la Suprema de esta Provincia, tanto de palabra, quanto por cartas inmundas y sediciosas de varios particulares de Canaria remitidas a algunos naturales, o moradores de esta Isla, en las que se producen denigrativamente contra dicha Suprema Junta, según que con documentos. lex.m é informaciones hará constar, en caso necesario á la referida Suprema.

No se dirige su pretención a más que á hablar a V.S. en términos sucintos por medio de este memorial para que, con la autoridad que en sí tiene reunida, disipe las semillas, que no producen otro fruto que el de revoluciones y falta de subordinación, que los apasionados canarios siembran contra una Suprema Junta q.e no es dirigida a otra cosa que a la felicidad de Ntro. muy amado Monarca el Señor Don Fernando Séptimo, y bien de la Patria; y como fiel basallo de este Soberano, y apasionado de la resitada Suprema quien la representa.

Suplica a V.S. se sirva tomar las más serias providencias á fin de contener este desorden del que puede resultar fatales consecuencias, y evitar p.r el medio más adaptable cualesquiera conversación denigrativa que sea dirigida contra la Suprema Junta recojiendo qualquiera papel, ó cartas misivas que se hayan introducido, ó que en lo adelante se introduzcan en esta Isla relativas al asunto que lleba referido y de quedar V.S. enterado se me dé testimonio de este y su proveído p. los efectos que me convengan.

Dios guarde a V.S. m.s. años Convento del S. c . Dr. San Buenaventura de esta Isla de Fuerteventura a 14 de Noviembre de 1808. B.L.M. de V.S. Fr. José Antonio Placencia y Castro.

Segunda carta quejándose de que le incauten la correspondencia que se le dirige.

Excmo. Señor.

Fr. José Antonio Plasencia y Castro y Castro, ex lector de filosofía y Guardián de este Convento del Seráfico D.º San Buenaventura, ante V.E. con el profundo respeto y veneración digo: Que habiendo recibido unas cartas en las que me espresan distintos sugetos de Tenerife haberlas repetido dos y tres veces, éstas hasta ahora no han llegado a mis manos, ni creo que así suceda, lo que es bastante sensible por esperar órdenes reserbadas de mi Superior, y de otros sugetos de no menor distinción, causa por la que tengo vehemente sospechas de que alguna persona de esta Isla las percibe y habre, según q.e asi mismo se quejan infinitos naturales, y són de la misma opinión, y para evitar semejante infamia, digna de un severo y exemplar castigo, se ha de servir V.E. tomar las correspondientes declaraciones a los patrones de los barcos de tráfico, a fin de que se sepa el parade-ro de éstas y otras cartas, y resultando cómplice alguno de este delito, se le asegure en uno de los Castillos de esta Isla, siguiéndole la causa por los trámites regulares hasta su decisión, intimándoles a dichos patrones, pongan la correspondencia en este Pueblo de la Antigua y a disposición de quien V.E. señalare, que sea de su satisfacción, y que verdaderamente es donde debe estar, por ser el centro de la Isla, y no en el de la Oliva, uno de los pueblos más remotos de ella, y de este modo se evitará den en manos enemigas de la felicidad de la Patria. Que de hacerlo así V.E. (como lo espero) hará ber á estos naturales el celo con que procede, y si esta Junta, en quien tenemos depositada nuestra confianza, es o no Superior a los Juzgados Ordinario y Militar.

De todo lo qual y del recibo de éste, espero me le acuse V.E. para mi go-bierno. Convento de San Buenaventura de esta Isla de Fuerteventura á 24 de noviembre de 1808. Fr. José Antonio Plasencia y Castro.

Estas dos cartas pertenecen a la *Colección de Documentos para la Historia de las Islas Canarias*, coleccionados por don Agustín Millares, tomo 16, 1892. Manuscrito del Museo Canario. Sign. I.C.-20.

Un hecho irreversible es que el sentimiento de comunicación organizada se va imponiendo paulatinamente, ya no se discute si Correos resulta caro o ineficaz y poco práctico prefiriendo el sistema rudimentario utilizado hasta entonces, ahora ya son los habitantes del Archipiélago que desean salir del aislamiento que se ven sometidos pensando en sus propios medios conscientes de la imposibilidad, por el momento, del Gobierno de mejorar su situación postal por las guerras que continuamente se ve implicado que van minando su tesoro y el sistema para poner remedio inmediato a su incomunicación.

Han sufrido la ansiedad de la espera de noticias, el aislamiento y

el abandono a través del Correo; han aprendido el valor que tiene una carta y la necesidad de conocer lo que ocurre en el mundo.

Los historiadores de la época anotan en sus memorias y escritos como hechos muy importantes las llegadas de los Correos, comentan las noticias de la prensa recibida y las de las cartas particulares como verdaderos acontecimientos que interesan a todos los vecinos de la localidad.

A continuación transcribo unos párrafos al respecto; del *Cuadro Histórico de Canarias*:

Sobre los proyectos inícuos de Napoleón, el historiador añade: Todo se ignoraba en Canarias en aquella época por falta de correspondencia de la Península.

Es curioso observar como se enteró Canarias del reconocimiento del Rey Fernando VII.

Un párrafo de Alvarez Rixo lo describe así:

El reconocimiento del Sr. D. Fernando Séptimo Rey de España é Indias y de todos los Estados de la Monarquía a efectos de la renuncia de Sr. Carlos Cuarto. Este memorable acontecimiento se supo aquí de Oficio por una Barca Española procedente de Cádiz que aportó a la rada de Santa Cruz con la correspondencia de Oficio.

De cómo los asuntos particulares y familiares eran considerados de interés público quedan plasmados en el trabajo del mismo autor cuando comenta en los *Acaecimientos en Lanzarote* las cartas que el Marqués de Casa-Cagigal le escribía al acaudalado don Juan Brito:

Había en Lanzarote un tal don Juan Brito, hombre rústico que ni aún sabía leer, pero muy acaudalado y tenía pretenciones para que su yerno don Juan Valenciano obtuviese el Coronelato y gobierno militar de allí. El Comandante General Marqués de Casa Cagigal, astuto y burlón, le solía escribir algunas cartas a Brito, lo cual éste tenía a tanta distinción, que las daba a leer a sus conocidos, y cuando concluían la picaresca epístola con la frase, "tu amigo que te estima, Cagigal" quedábase estasiado de gloria diciendo ¡qué no haré yo por ese hombre que tanto me estima! y regalaba al general cosas de mucho valor.

También es interesante el párrafo que refleja la incomunicación postal con América que obliga al historiador a destacar la llegada de una simple carta particular como noticia de interés público. Refiriéndose al Nuevo Mundo dice:

Pasose más de un año sin recibirse cartas... Finalmente llegaron cartas para las hermanas y un amigo don Manuel Josef Alvarez.

Pero la que refleja con meridiana exactitud el ambiente y desorientación que había en la Península durante la guerra de la Independencia es una carta de un canario, residente en Madrid que tenía bajo su cuidado al hijo de un procer lagunero, el Marqués de Villanueva del Prado, llamado Antonio que servía en la milicia de los Guardias de Corps.

Dice así:

Madrid 13 de septiembre de 1808.

Mi estimado Señor: Al cabo de tanto tiempo recibí la apreciable de V.S. con fecha de 17 de junio sumamente atrasada con motivo de las ocurrencias presentes. Veo lo que V.S. me dice en orden a mi salida de ésta en compañía de nuestro Antonico que oxalá pudiera verificarse desde el momento, pero lo que diré ahora a V.S. me obliga a detenerme aquí hasta recibir carta terminante en que me diga V.S. lo que debo hacer.

Ya habrá sabido V.S. cómo Antonico tubo que acompañar al Rey Fernando a su viaje a Bayona, no habiendo podido entrar en esta ciudad permaneció en Victoria (*sic*) con otros Caballeros Guardias, desde allí pasó con ellos a Valladolid en donde fueron detenidos por todos los vecinos del pueblo que se estaban armando para resistir a los Franceses que habiendo tomado Segovia porque la abandonaron el gefe y los oficiales, corrían a marchas forzadas a apoderarse Valladolid.

Trabose el combate de Cabezón en el que cinco mil paysanos mal ordenados y dirigidos, no pudieron resistir el choque impetuoso de ocho mil franceses, y de consiguiente fueron dispersados.

Nuestro Antonico tuvo que partirse a Andalucía después de los acaecimientos referidos sin que en el largo espacio de más de quatro meses supiese yo de su paradero por más que le dirigía yo cartas a Tolosa, Victoria, Valladolid, Aragón, etc. por manera de primera noticia que he tenido ha sido esa cartita que incluyo a V.S.

Yo he estado con el Sr. Marqués de Baxamar y me ha dicho que se alegraría de que Antonico se marchase conmigo, y el Sr. Roxas casi no se atreve a resolver sobre ello, y espera la determinación de V.S. como lo hago yo también. Antonico llegará un día de esos a Ecija veremos como se logra que quede aquí de guarnición hasta que tengamos respuesta de V.S. pues no emprenderé mi viaje sin esto.

V.S. me dice en su apreciable que da' orden al Sr. Roxas para que del dinero que existe en su poder ocurra a mi habilitación, pero la carta de V.S. se ha estrañado, según me dice aquél. Sin embargo, ya escrito a los Señores Muños y López y me han respondido que puedo girar contra ellos la cantidad precisa para mi re-

cibimiento a fin de ir dando cumplimiento a las órdenes de V.S. Aquí es tal el estado de cosas que ni aún hay comerciante que admita una letra para Cádiz, así como el Sr. de Orea no encuentra en aquella quien proporcione un cuarto contra la Corte y el recurso al Señor Roxas era sumamente ventajoso.

De cualquier modo yo permanesco en ésta hasta aviso de V.S. y si Antonico marcha al Ejército yo voy a ver como puedo también el conseguir acompañarlo apenas me reciba, pues hay mucha falta de Profesores.

Señor: las cosas no pueden ir aquí más favorables a nosotros: Los sucesos ventajosos se agolpan unos a otros. La Andalucía está libre enteramente: Valencia tiene la misma suerte: Castilla apenas cuenta unos pocos franceses en su territorio: De Aragón han hido y apenas han podido recogerse en Pamplona unos treinta mil con el Rey Josef fugitivo. Nuevas tropas corren hacia aquel punto y no tardarán muchos días en que arrojen de allí a los franceses que se saldrán por la Navarra misma. El Correo que acaba de llegar de La Coruña trae la noticia de estar ya para desembarcar en aquel Puerto diez mil españoles de los que estaban en el norte al mando del Marqués de la Romana.

Junot ha capitulado ya con los ingleses en Portugal, y todas las tropas que hay allí vendrán según dicen a San Sebastián o Bilbao en donde han cometido los franceses las más espantosas atrocidades...

A Dios Señor póngame V.S. a los pies de mi Sra. la Marquesa y demás Señores de casa, particularmente, y a la amable Rosarito que la llevaré muchos juguetes, sin que la pueda ol... (roto el original).

XIV

OBLIGATORIEDAD DE FRANQUEAR LA CORRESPONDENCIA INTERINSULAR

El manuscrito de Sebastián Padrón publicado por Mauro Herrera hace referencia al decreto por el que se ordena la obligatoriedad de franquear la correspondencia que circulaba entre las islas y lo explica de la siguiente manera:

Desde 1816 se puso precio a la correspondencia entre Islas; pero tan módico hasta mil ochocientos cincuenta que la pieza que hasta entonces valía 20 ó 30 cuartos, ha ido subiendo y va a 3 duros.

O sea que el transporte marítimo que hasta entonces había sido gratuito para la correspondencia intercambiada entre las islas, debía de continuar en esta condición a pesar del decreto antes mencionado, lo único que cambiaba era la obligación de franquear la correspondencia dirigida a entre islas, sin duda para nivelar el gasto que estaba produciendo al Estado el servicio de Correos, de ahí se desprende la siguiente nota del mismo autor:

Hasta 1850 la renta de Correos satisfacía sus obligaciones, dejando algunas cantidades ó sobrantes a favor del Estado.

En consecuencia el transporte del Correo entre Islas continuaba su régimen de gratuidad amparado en el artículo 12... de la Ordenanza marítima de 26 de enero de 1777 y el arreglo del Conde de Floridablanca de 2 de abril de 1784 de los que el autor comenta:

Nunca se necesitó de pagar cantidades a barcos por que llevaran los paquetes y paquetitos de cartas 4 ó 5 veces en cada mes, tanto por que examinados los asientos de las oficinas son muchos en número los barcos que en cada mes llegan y salen de los puntos de Canaria y Tenerife teniendo una comunicación más que diaria sin haber que hacer desembolsos aunque lo fueran de la categoría de la Armada.

Hoy mismo en que se dejase de hacer pagamentos los buques de la matrícula entre las Islas Canarias que llevan por obligación los paquetitos son innumerables en cada mes, y nunca se notó hasta 1850 ni se haría preciso agravar con gastos.

Este alivio fue el gran beneficio hecho en tiempo de Floridablanca al observar que el empleo de Correo Mayor de Indias era preciso que se extinguiese como los terrestres de España en Villamediana y el Conde de Oñate que por anticipar algunos cuartos al Gobierno no ganarle centenares habiendo el Gobierno revertido a su autoridad y beneficio de sus pueblos las Administraciones de Correos.

Todas las Islas de América entre sí, las Baleares y las Canarias, han seguido las citadas ordenanzas.

Así se evitaban mamones proyectistas, especuladores que aspiran al monopolio para hacerse únicos en el comercio pudiendo hacer empresas de su bolsillo sin engañar figurando hacer favores en solicitar miles duros que los pueblos no pueden resistir, y de lo que no hay necesidad.

Entre las Islas Canarias navegan mensualmente vapores extranjeros viniendo de Europa y regresando que las personas que no gusten de barcos de vela ó que éstas van y vienen de África, de los cuales pueden valerse los fabriquen de su bolsillo antes que la Nación sufra un gravámen de millones cuando en el mismo mes hay 21 y 30 barcos que llevan las cartas por ordenanza.

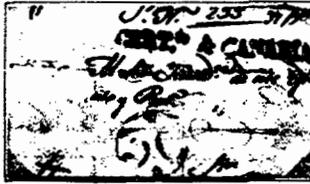
Y con qué sobre quién caen los desembolsos? Dónde está tan espantosa riqueza que soporte los costos de millones?

Este comentario lamentándose de la medida establecida lo basaba y justificaba precisamente en la vigencia de la Ordenanza Marítima por la que disponía que el transporte del Correo entre islas era obligatorio y gratuito, que todos los barcos estaban obligados a cumplir esta Ordenanza y sin embargo, a pesar de la disposición se decretaba el franqueo de la correspondencia interinsular con las estampaciones prefilatélicas de 2 ó 3 cuartos según la clase de correspondencia, pero no los 20 ó 30 cuartos que escribió son Sebastián Padrón.

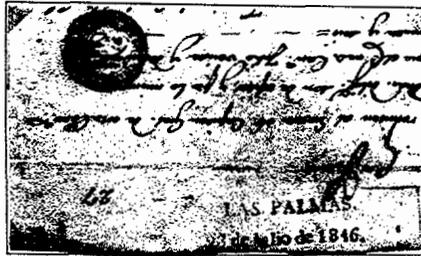
Un sobre de la colección del Sr. Zuliani nos confirma el importe del franqueo interinsular durante aquellos años.

*Isla de Gran Canaria
Las Palmas*

*Letra del periodo
profranchista*



- BRICO -



- BRICO -

XV

PRIMER INTENTO DE ENLACE PÓSTAL CADIZ—CANARIAS POR BUQUES DE VAPOR

Quizá el tono dolido del Sr. Padrón era debido a los deseos de Gran Canaria que quería recibir la correspondencia directamente desde Cádiz, anhelo propio y justo por el retraso que representaba para la Isla Canaria su paso casi siempre obligado por Tenerife, suponiendo el Sr. Padrón que esta petición gran canaria reportaría mayores gastos al erario Público y quizá había sido la que había motivado la Orden que la describe de esta forma:

En agosto de 1811 y en noviembre de 1826 de lo que puede haber espediente en la Jefatura Política de Tenerife, vino una Orden de la Dirección General de Correos á la de Santa Cruz de Tenerife y á la de Cádiz para que la correspondencia de la Isla de Gran Canaria viniese separada de la de Tenerife.

La empresa de Correos de buques de vela yendo para América dejaba mensualmente la correspondencia para Canarias en Tenerife.

El "Buenmozo" también la estuvo trayendo pero no perjudicaba a que cualquier otro barco de Cádiz trajese también paquetitos.

Es verdad que Canaria quería para sí sola un buque especial, y Tenerife otro, para que es fácil pedir y muy extraño que los periódicos, mirando para el bien y la economía de los pueblos, no digan quita allá especulador, a quienes arruinar y monopolizar la conducción de frutos, efectos y pasajeros, hazlo de tu bolsillo y no pidas que los pueblos o toda España te dé miles de duros para que hay 30 y más comunicaciones en cada mes que son más que para que los paquetes de cartas no necesitan antesalas de lujo; y para que no hay con que pagarte, y por que el Conde de Floridablanca quiso que en los ramos del Estado se extinguieran los chupones para evitar la bancarrota.

También es posible que viese en el noble intento del Sr. Obispo de Canaria don Manuel Verdugo y el Conde de la Vega Grande unos posibles beneficios económicos como empresa y atacara con su escrito esta idea que me limito a transcribir del *Cuadro Histórico de las Islas Canarias* de don Agustín Alvarez Rixo:

El Ilmo. Obispo don Manuel Verdugo, el Señor Conde de la Vega Grande y otros sujetos pudientes, se ofrecieron a contribuir generosamente: Se intimó el pago de una soldada a cada barco costero: También dos cuartos a cada pasajero que desembarcase, etc. con cuyos recursos se principió la obra con todo empeño, y el público se ha desengañado con el tiempo, que fue una medida útil para aquel pueblo.

Hasta aquí se refiere a la construcción de un muelle en Las Palmas pero añade:

Además hizo construir dos o tres cañoneros, con el doble fin de que sirviesen para defensa y para Correos de la Península, cuya correspondencia a veces sufría notables retardos; y entretanto fletó una Goleta de gavias de Juan Manuel Brito, de Lanzarote, para que supliese. Pero como en Canaria no había constructores de suficiencia, hizo ir desde el Puerto de la Orotava a un tal Agustín Vandama, hábil carpintero de ribera.

Más después de ido el Duque, según en nuestras Yslas se usa, de destruir uno

lo que creó el otro, sin pararse, en si es, ó no, patrimonio del Estado o de los Pueblos: una de dichas cañoneras se vendió, y otra, después de haber estado mucho tiempo fondeada sirviendo de muestra vergonzosa de mal estado y abandono de nuestra marina en la bahía de Santa Cruz, se pudrió, y vino al travez.

Así fracasó este intento de mejora del correo para Gran Canaria.

Lo que si queda en evidencia, a pesar de esta rivalidad mal entendida que tanto ha perjudicado a las Islas Canarias o la pobreza de miras de las personas con capacidad de acción y organización del Archipiélago, ha sido su interés, aunque individualista y poco efectivo, para mejorar los servicios de Correos, ofreciendo soluciones y tomando decisiones independientemente de las que en aquellos momentos podía ofrecer el Gobierno de la Nación, aunque muchos de estos buenos deseos y determinaciones se perdieran en un túnel de disputas interminable por el que se pasaba de la ilusión primero, los impedimentos y zancadillas mutuas después y finalizaba en el cansancio y el desánimo, mientras el tiempo del progreso pasaba inexorablemente sin ser aprovechado debidamente y el desarrollo del Archipiélago se iba retrasando. En síntesis, se veía el problema, se buscaban soluciones y en una carrera larga de discusiones y supuestos derechos o preferencias, se neutralizaba la acción y quedaba diluida en nada con un siempre seguro perdedor: Las Islas Canarias.

Uno de los hechos que con mayor intensidad vino a agravar la situación canaria fue como consecuencia de la Guerra de la Independencia, la creación de la Junta Revolucionaria en La Laguna que motivó el cambio de capitalidad que hasta 1808 la había ostentado Las Palmas, al constituirse esta Junta Revolucionaria en La Laguna por el afán de Tenerife, que disfrutaba de un comercio más floreciente y tenía mayor influencia militar, recabó para sí la capitalidad de Canarias. En 1812 se eligieron en Santa Cruz los diputados para la Junta preparatoria quedando de hecho convertida en la capital, pero acabada la guerra y abolido el régimen especial con que se había gobernado durante aquel tiempo se reintegra a Las Palmas sus derechos, pero al proclamarse en 1820 la Constitución del doce se hace la división provisional del territorio y en 1822 se elige como capital del Archipiélago Santa Cruz de Tenerife, sin embargo; el Gobierno reconoce el error y en 1823 al quedar derogado el régimen constitucional vuelve la capital a Las Palmas. Posteriormente en 1833 se establece con carácter de interinidad la capital en Santa Cruz. Como es natural Las Palmas lucha para recobrar la jerarquía perdida y lo logra efímera-

mente en dos ocasiones 1852 y 1858, no obteniéndolo de forma efectiva hasta 1927 bajo el Gobierno de Primo de Rivera.

Al enumerar el cúmulo de motivaciones que frenaban el desarrollo de Correos y repercutían en su comercio e industria y en definitiva en la mejora social de su poblamiento, se ha limitado el autor, por lo que respecta al último párrafo, a compendiar un trabajo de doña Emilia Sánchez Falcón denominado *Evolución demográfica de Las Palmas*, y el comentario objetivo que le sale al ir conociendo al detalle todo este proceso es la siguiente exclamación: ¡Cuánta, tinta, energía y sobre todo cuánto tiempo perdido por y para Canarias!

XVI

ORGANIZACION DEL CORREO TERRESTRE EN CANARIAS

Si bien en plan provisional, indirectamente motivado por una circunstancia ajena a Correos como lo fue la Fiebre Amarilla llamada de La Habana o Vómito Negro que se enseñoreó en 1812 del Archipiélago, puede señalarse el año 1810 como el del establecimiento del Correo Terrestre en las Islas Canarias.

La epidemia empezó en Tenerife y don Agustín Alvarez Rixo la describe de esta forma:

El día último de Mayo, llegó a su rada un buque procedente de la Habana y el 2 de junio otro del mismo punto en cada uno de los cuales se le había muerto un hombre. Pero aún sin esto, ya había en nuestra Ysla de Tenerife enfermedad aunque diversa, según se demuestra del párrafo de la carta siguiente:

Santa Cruz Junio de 1810 día 2... Pasan 150 franceses que han venido a este Hospital desde varios Pueblos y mueren bastantes, la estación es malísima y estamos temblando de miedo de que se vaya estableciendo una epidemia. . . . Según he oído ya no caben en las salas y están alojados por los corredores y demás huecos, todo lo que contribuye a que la cosa vaya en aumento, porque no podrá haber toda aquella puntual asistencia limpieza y cuidado que se necesita para cortar el progreso a la enfermedad, dicen que al principio son unas calenturas que se llaman cuarteleras, degeneran en pútridas y muy egecutivas con que si toman cuerpo y nuestro bello clima no corta el paso. . . mal verano nos espera.

El siete de Agosto aportó nuevo navío de La Habana con 42 días de viaje 14.000 pesos registrados y 18 pasajeros de los cuales se le murieron dos por lo que se le dio cuarentena. Al 21 de Septiembre llegó una fragata procedente de Vera Cruz y La Habana consignada a Cologan con sesenta \$ duros para Tenerife y 100 \$ dichos para Cádiz a la cual se la dió entrada el 24 del propio mes. En el propio 24 también entró otra fragata española de La Habana que igualmente se puso en observación como la antecedente, tres o cuatro días y así salió ello. . . .

Desde luego se dejó de sepultar en las Iglesias y se hizo donde después se ha formalizado el cementerio. Duró esta pública desdicha hasta fines del año que no quedando a quien dar, dispuso el Comandante General no se que función, con cuyo motivo se volvieron a ver gentes por las calles y se fueron reanimando las

gentes. Siguióse la cuarentena que acabó el primero de Abril en que se levantaron los cordones sanitarios y abrió la comunicación.

De los muchos que huyeron parece que llevaron las mismas a Canaria donde la Junta Municipal de la ciudad de Las Palmas tomó sus providencias: Sin embargo se experimentó un contagio pestilencial en la calle Travieso de la propia ciudad, aunque yo tengo para mí, que fue la verdadera Fiebre Amarilla, pero no conocida de aquellos facultativos en medicina; afirmándome en esto porque lo mismo sucedió con los Médicos del Puerto de la Orotava, que confesaron al fin haberse engañado. Se establecieron también los cordones Sanitarios cortando la comunicación de la calle infestada con el resto de la población, muchas familias de los alrededores fueron trasladadas a las afueras de la ciudad, pero no pudo evitarse el contagio que hizo rápidos estragos en todo el vecindario.

El establecimiento de los cordones sanitarios motivó dificultades de intercomunicación entre familias y amigos situados en partes distintas de la ciudad o habitando algunas zonas suburbanas, estos problemas fueron los que presionaron a la opinión pública de los ciudadanos y a las autoridades para organizar el servicio de correos terrestre que en el *Cuadro Histórico de las Islas Canarias* queda descrito de esta forma:

Con motivo de las dificultades para la buena comunicación procedidas por los cordones sanitarios y otros inconvenientes tal como el uso de gratificar a los peones una fisca por cada carta de La Laguna al Puerto, que a veces se perdían o se cometían sin responsabilidad criminales atrevimientos; hizo arbitrar a los negociantes este último punto para establecer un correo terrestre con anuencia de los de Santa Cruz. Púsose en planta y habiéndole parecido bien al Administrador Principal lo llamó a sí, y ha continuado hasta el día estendiéndose a otros lugares con general beneficio, con el mismo porte de tres cuartos por cada carta sencilla según fue entonces instituido.

Si bien por lo que afecta al correo, en principio no se adoptó ninguna medida profiláctica, pronto se puso en marcha un sistema de desinfección que fue utilizado hasta finales del siglo pasado.

Consistía en “picar y mojar la correspondencia en vinagre”; primero se acuchillaba la correspondencia y luego se rociaba con vinagre para que este líquido o sus vapores que se consideraban como un poderoso desinfectante, penetrasen en el interior. También se desinfectaba con azufre; se colocaba en un recipiente cerrado y se quemaba azufre actuando de desinfectantes los vapores del metaloide.

Mauro Herrera describe el procedimiento en otra época de epi-

demias en Canarias que abarcó parte de 1860, pero en opinión del autor el mismo procedimiento ya se utilizó en 1810, en 1874 que hubo otra epidemia de fiebre amarilla y en 1848 que se propagó por el Archipiélago el "Cólera" denominado "Morbo".

Los años que sucedieron a la Guerra de la Independencia fueron de una tónica parecida a los precedentes, con una atonía muy acentuada en comunicaciones cuya pauta ya venía marcada por la época anterior unida además a los pocos recursos con que contaba el Gobierno para solucionar el problema.

En 1837 se empezó a publicar en Las Palmas un periódico que tuvo una vida efímera, duró hasta 1839, se denominó *El Atlante*; su dirección, consciente de la importancia que tenía para Canarias y sus habitantes el servicio de Correos anunciaba invariablemente en un espacio reservado al efecto la llegada y salida de todos los barcos Correo; por sus notas se observará la persistente irregularidad.

Notas del *Atlante*

El número 3 de 4 de enero de 1837 dice: correos

El día 6 se despacha para la Península

El correspondiente al 19 de enero del mismo año escribe: correos

La tardanza del Correo tiene justamente el público en la mayor ansiedad, sin saber a que causa atribuirlo y por lo mismo participamos a nuestros lectores que el día 12 llegó a Lanzarote la goleta Española *San Antonio*, procedente de Almería, de cuyo puerto salió el 6 a cuya fecha nada parece había transcurrido de notable en el estado de las cosas de la Península.

El número correspondiente al día 20 de enero del mismo año anuncia:

Día 19 de Cádiz, con siete días Correo Español.

El *Atlante* del día 21 de enero publica la siguiente nota:

Se despacha hoy día 25 para la Isla de Hierro en el bergantín *Santiago*, Patrón Juan Bautista Fogen.

El 28 de enero consigna el siguiente anuncio:

Para Cádiz se dará a la vela el 30 de este mes el Místico Español *Buen Mozo* con Correo.

El Atlante correspondiente al 13 de marzo dice:

CORRESPONDENCIA.- Esta mañana ha llegado el Místico Español *Buen Mozo* procedente de Cádiz con cuatro días de viaje; el tiempo que ha tenido ha sido fuerte y le ha ocasionado alguna avería.

Entre la correspondencia que ha conducido se hallan algunas cartas de Madrid de 28 de febrero.

El ejemplar del día 17 de marzo dice:

Saldrá el sábado próximo el Místico Español Amigos *Buen Mozo* con Correo.

El Atlante de fecha 22 de abril pone el siguiente anuncio:

De Cádiz con cuatro días de viaje Correo número 1.— Nada podemos decir de la correspondencia de la Península porque a la hora que debe entrar en prensa los moldes no se ha repartido. Daremos un suplemento con lo que hubiere más interesante.

En el ejemplar del día 26 de abril puede leerse la siguiente nota referida a Lanzarote:

El atraso con que recibimos en esta Isla muchas veces la correspondencia ha sido el caso que no haya contestado al comunicado anterior inserto en su periódico número 64 de 28 de marzo.

XVII

CREACION DE UN ENLACE CON BUQUES DE VAPOR ENTRE LA PENINSULA Y LAS ANTILLAS CON ESCALA EN CANARIAS

El excmo. Sr. don Carlos Martínez de Campos, Duque de la Torre y Conde de Llovera en su obra *Canarias a la Brecha* refleja con bastante exactitud, en este compendio de historia militar la situación de los enlaces, en los siguientes párrafos:

Incomunicaciones.— Las comunicaciones con la Península eran deficientes. La correspondencia llegaba en un velero a Santa Cruz, dos veces cada mes; y aún tardaba luego varios días en ser llevada a Gran Canaria y a las cinco islas menores. Pero esto era lo normal, y muy pocos se quejaban.

En cambio las epidemias daban lugar a incomunicaciones que producían dificultades comerciales, y las consecuencias de ellas fueron algo parecidas a las que hubieran producido una contienda como jamás ha habido a lo largo de los siglos, cuya historia se resume en este brevísimo compendio. Todo, por lo tanto, ha originado peligro. Pero la gente que ha habitado el Archipiélago ha sabido siempre sobrellevar la angustia originada por los desastres que ha sufrido, con patriotismo y con paciencia.

Y continúa:

Las incomunicaciones mencionadas en el apartado que precede eran debidas a la escasez de medios disponibles y a la costumbre inveterada de no enlazar debidamente las Canarias con la Península española. En efecto, las principales comunicaciones establecidas, se debían al hecho de que el Archipiélago se hallaba sobre el camino de América. Las Palmas y La Gomera fueron siempre buena etapa: permitían a los barcos abastecerse de agua y de todo lo preciso para seguir su largo viaje. Pero las aplicaciones marítimas del vapor dieron lugar a una variación de ruta de los navíos trasatlánticos. Las travesías se acortaron, y resultó menos precisa una parada. La escuadra de Cervera fue directamente a Cuba sin pasar por Las Canarias. A la sazón el Archipiélago tampoco era necesario para el viaje a Filipinas, y si alguna vez los barcos daban la vuelta a Africa, era porque las cláusulas de Suez prohibían el paso de los beligerantes por el Canal. Y, de resultas Canarias perdió un poco su condición de escala indispensable.

Fue necesario entonces intensificar los pocos servicios destinados exclusivamente a unir las Canarias con España. Fue preciso dar satisfacción a un Archipiélago que ya no se decía "ser de España", sino "ser España misma". Y, a este efecto, resultaba indispensable establecer un puente, no de barcas, sino de barcos en cadena y en condiciones de evitar la larga espera hasta el momento de la marcha. Pero, ni entonces, ni ahora mismo, se ha logrado resolver este problema.

Aclara el Sr. Martínez Campos en cuanto a enlaces con América lo siguiente:

En 1865 se estableció un servicio de vapores entre España y Las Antillas con escala en Santa Cruz de Tenerife. Este escala fue suprimida en 1868, y restablecida en Las Palmas en 1881 (Más con eso se quiere solamente señalar el hecho de que la escala ya era sólo consecuencia de un deseo, y no de una situación creada por la simple realización del viaje a América).

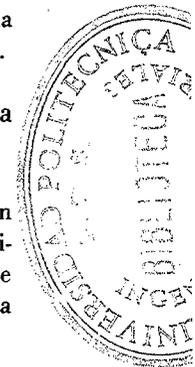
Sin lugar a dudas que el invento de la máquina de vapor en 1788 por los ingleses Wat y Boulton, cuando pudo aplicarse a los barcos revolucionó el sistema de comunicaciones marítimas; pero esto ocurrió en los países más adelantados en el año 1860 y la lamentación del Sr. Martínez Campos, cuando se refiere a los barcos de vapor es bastante posterior a estas fechas, como luego comprobaremos.

Por lo que se refiere a los enlaces trasatlánticos el Sr. Martínez Campos sin duda menciona el primer enlace a vapor, pero ya anteriormente fue creada en La Habana una línea regular de correos con barcos de vela que el cubano don José Luis Guerra Aguilar la describe de la siguiente manera:

Don Tomás Eduardo Wood, súbdito de S.M. Británica y vecino de La Habana ofreció en 1824 al Gobierno de Madrid iniciar un servicio de correspondencia marítima con la Península, utilizando buques de bandera inglesa y norteamericana.

Las autoridades de Madrid rechazaron la petición alegando la nacionalidad del solicitante, no considerando ni seguro ni confiable las banderas bajo las que se matricularían los buques que prestarían el servicio y por Real Orden de 18 de noviembre de 1824 instaron al Capitán General de la Isla para que entre el comercio de La Habana se obtuviera la aportación del capital necesario con el fin de establecer estos correos marítimos.

Después de varios infructuosos esfuerzos por lograr reunir el capital necesario se logró interesar a un grupo de comerciantes de la Habana entre los que se encontraba como figura principal Don Joaquín de Arrieta y el 23 de abril de



1827 se aprobó el reglamento que creaba la empresa de Correos Marítimos y establecía las regulaciones para su funcionamiento, las que fueron modificadas y ampliadas por acuerdo de las autoridades y la Junta de Gobierno en marzo de 1827.

Por este reglamento se le concedía a la Empresa el monopolio de la conducción de la correspondencia y viajeros en la ruta de La Habana, Canarias, Cádiz, así como el importe de las tasas postales de la correspondencia que arribaba a La Habana.

La correspondencia que arribaba se recogía en el buque por un dependiente y era transportada a la Administración de Correos, donde el Interventor de la Empresa las contabilizaba, previa la estampación de un cuño y a su vez la Administración de Correos realizaba su manipulación y distribución cobrando las tasas postales las que abonaba a la empresa después de la deducción del 5 por ciento que tenía derecho.

Aunque por el reglamento aprobado se establecía el poner en servicio cuatro buques de vela, al comenzar sus operaciones la empresa sólo pudo aportar tres, pero contemplándose la adquisición del cuarto y reconociendo que la necesidad real era un total de seis.

Hasta 1840 no se ampliaron a cuatro buques.

La situación de la empresa era bastante precaria debido a que la Administración de Correos recibía parte de la correspondencia directamente y la Oficial o del Gobierno que era muy cuantiosa no abonaba franqueo y por otra parte, las Administraciones de Cádiz y La Coruña burlaban continuamente las disposiciones sobre facturación de la correspondencia.

El 21 de febrero de 1849 el Consejo Real propuso la rescisión de la concesión alegando no haber cumplido la empresa las condiciones estipuladas, la empresa protestó pero no se estimó y el Ministerio de la Gobernación ordenó que a partir de primero de mayo de 1851 se condujera todo el Correo por buques de vapor de la marina de Guerra y declaró extinguido el contrato.

Durante el tiempo que la Empresa administró los correos, el servicio con tres buques era mensual con escalas en la Habana, Cádiz o Coruña, con escalas en Puerto Rico y Canarias, recogiendo la correspondencia de las Administraciones de Correo.

Se transcriben a continuación algunos artículos del reglamento de la empresa de Correos marítimos que afectan a Canarias.

1.- El importe a que ascienda la correspondencia pública que conduzcan estos buques, tanto de aquí a la Península como de élla a Canarias y Puerto Rico y la correspondencia que lleven a la Península como de élla a Canarias y Puerto Rico desde aquí, deberá ir franqueada.

Habrá un encargado en Cádiz para el despacho de estos buques y en Canarias y Puerto Rico, para recibir el valor de la correspondencia que conduzca a aquellos puertos.

Art. 4.- Otro mayor, abrirá su cuenta a cada buque a los interesados en la empresa nominalmente, a la empresa en general, al producto de la correspondencia que conduzcan, a la extranjera, a las personas encargadas de recaudar en Canarias y Puerto Rico el valor que dejen all  y al individuo que dejen en Cádiz para recibir la carga de estos buques y su despacho.

Art. 5.- A su salida de Cádiz los Correos para La Habana tocarán Canarias y recibirán la correspondencia a la vela y en Puerto Rico harán lo mismo a cuantos más se entrasen en este último puerto, su demora no podrá pasar de veinte y cuatro horas, bajo la responsabilidad del capitán.

Artículos adicionales:

3.- Satisfar n los pasajeros de Cámara a razón de 150 pesos cada uno de aquí a la Península, según est  acordado e igual cantidad a su vuelta, 30 pesos de La Península a Canarias, 120 pesos de Puerto Rico, de Canarias a ésta 130 pesos y 50 pesos de Puerto Rico a ésta.

5.- Que por medio de la Dirección General de Correos se comunique a las Administraciones del ramo en Cádiz y La Coruña como a las de Canarias y Puerto Rico remitan la correspondencia con sus facturas siempre que sea conducida por estos buques o por los fletados al efecto por la empresa.

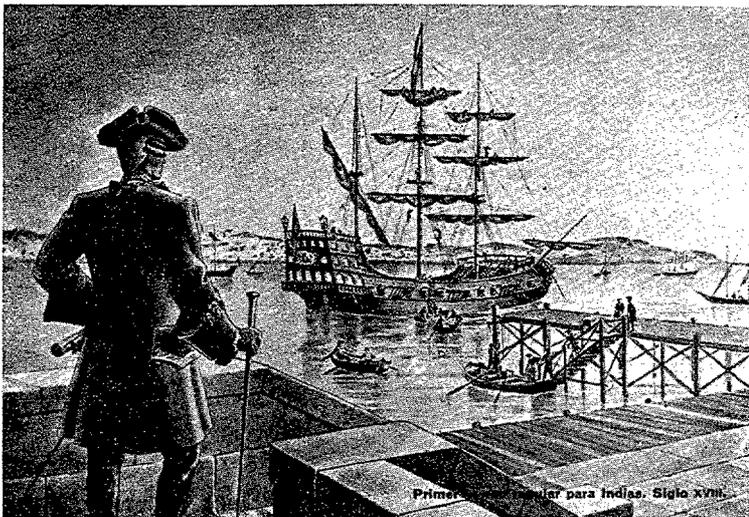
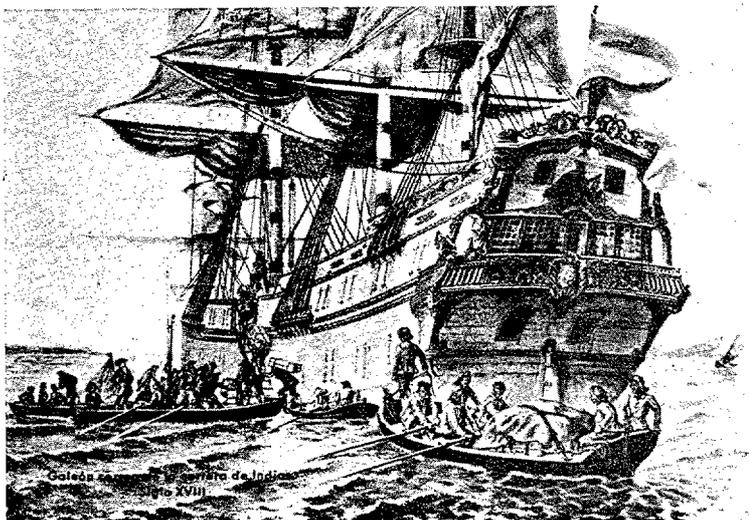
La justificación de viajes trasatlánticos anteriores a las fechas dadas por el Duque de la Torre nos ha desconectado momentáneamente del orden cronológico de los viajes correo anunciados por el periódico de la época *El Atlante*; volvemos a ellos porque de la reflexión y análisis de sus notas se podrán sacar deducciones muy interesantes:

El del día 14 de agosto de 1838 dice:

Hoy se ha recibido la correspondencia de la Península conducida por el Correo Marítimo procedente de La Coruña, los papeles públicos de Madrid alcanzan el 28 de julio, y aún sólo hemos podido recorrerlos ligeramente nada hemos hallado, que deja fijar la atención por su particular importancia.

Estos Correos de La Coruña continuaban siendo los barcos que hacían la travesía trasatlántica que mencionaba y se lamentaba el Sr. Martínez de Campos y seguían siendo irregulares y poco prácticos para asegurar los enlaces postales con Canarias, pasaron aún seis años para que don Agustín Millares en su tomo 7 escribiera:

En marzo de este mes se arreglan los Correos entre las Islas y la Península



saliendo de Cádiz el 22 y de Canarias el 12 de cada mes. El buque empleado en este servicio lo era el Místico *Buen Mozo*, su capitán don Blas Orozco.

Era el año 1844.

El periódico *El Atlante* de 24 de agosto de 1838 publica la siguiente nota:

A última hora. Acaba de llegar el Correo de Valencia y con él los periódicos de aquella ciudad hasta el 21. Se han recibido cartas de sugetos autorizados de aquella villa con noticias comunicadas por conducto confidencial.

Considero que la nota, en vez de determinar “El Correo de Valencia”, debía de haber dicho “Un Correo de Valencia”, porque ni anterior ni posteriormente hay otro anuncio en *El Atlante* de salida o llegada de correos de Valencia lo que demuestra que no se había organizado vía Valencia ningún enlace postal regular con Canarias.

En el número 278 de 6 de octubre del mismo año 1838 nos vuelve a dar la noticia de otro correo llegado de la Península; luego si contamos el tiempo desde el primer anuncio hasta este último sin contar el procedente de Valencia que lo podríamos llamar extraordinario, nos damos cuenta que casi han pasado dos meses.

El Atlante del día 9 de enero de 1839 anuncia las siguientes salidas:

Correos.- Hoy día 9.

A las 12 para Gáldar.

A las 5 para el interior

Mañana a las 4 de la tarde para Vigo y La Coruña.

Sorprende este anuncio, porque deja como sentado que ya hay por esta fecha un servicio de correos por el interior de la isla y otro para Gáldar, y sin embargo, en otro periódico posterior llamado *El Omnibus* en su número 210 de 5 de agosto de 1857 vemos el siguiente título: “Sobre el establecimiento del correo para el interior de la Isla”, luego significa que en fecha anterior no existía correo.

Lo más probable es que se trate del viaje de un particular que se ofreció a llevar el correo para el interior, aunque en lo que respecta a Gáldar, posiblemente se desplazará algún funcionario del Cuerpo para entregar el correo a algún barco de su puerto; lo cual se desprende porque tampoco habla más de estos enlaces el citado periódico. Sin embargo, en *Noticias de Comunicaciones en Canarias* por la nota que facilitó don Dacio Darias figura el siguiente párrafo:

En 1841 debe constar en la Principal de correos de Santa Cruz de Tenerife, se denegó por la Dirección General al pueblo de Telde para que tuviese estafeta.

En Gáldar la hay por puerto marítimo, y no la había en Guía por conceptuar dos gravámenes.

Y por qué no se establece un puente de barcos en la travesía de 10 leguas entre la Gran Canaria y Santa Cruz?

A pesar del escrito de don Sebastián Padrón, en el mismo trabajo de don Mauro Herrera figura una orden de primero de junio de 1868 del entonces Sr. Administrador Principal don Rafael Sobremonte que se publicó en el *Boletín Oficial* y no figura Gáldar como oficina de Correos; el escrito dice así:

Administración principal de correos de Santa Cruz de Tenerife.

Esta Administración ha dispuesto que las horas de despacho tanto en la principal como en las estafetas y carterías de la Provincia sean las siguientes:

HORAS DE DESPACHO: Mañana		Tarde
Admón. Pral Santa Cruz de Tenerife . . . . .	.9	a 4
Arrecife . . . . .	.6 a 8	3 7
Garachico . . . . .	.6 a 8	5 a 7
Icod . . . . .	.8 a 10	3 a 5
Laguna . . . . .	.6 a 10	4 a 6
Palma . . . . .	.6 a 10	4 a 6
Las Palmas . . . . .	.6 a 10	4 a 6
Pto. de Cabras . . . . .	.6 a 8	4 a 6
Puerto de la Orotava . . . . .	.9 a 11	2 a 4
San Sebastián . . . . .	.6 a 8	1 a 3
Teldé . . . . .	.9 a 11	2 a 4
Valverde . . . . .	.6 a 8	2 a 4
Villa Orotava . . . . .	.7 a 10	3 a 5

Las Carterías abrirán el despacho una hora antes y otra después de la llegada de los correos.

En la Administración Principal además de las horas ordinarias que se marcan se despachará a cualquier hora del día o de la noche cuando lleguen los correos de la Península o del Extranjero.

Las Estafetas que despachan correos marítimos abrirán una hora antes de las marcadas para la salida y otra después de la llegada si éstas no están comprendidas en las ordinarias. Igualmente despacharán una hora después de la llegada de los correos terrestres extraordinarios que reciban.- Santa Cruz de Tenerife 1 de junio de 1868.- El Administrador.- Rafael de Sobremonte.

Otro argumento que hace dudar sobre la creación o funcionamiento en Gáldar de una oficina de correos, es el siguiente grabado del Sr. Zuliani que es copia del *Boletín Oficial del Estado*, de fecha 15 de agosto de 1856.

Islas Canarias *Historia postal del 18.º e 19.º Siglo.*

- I Período: sino al 31-12-1849. Período completamente prefilatelico.
- II Período: dal 1.º-1-1850 sino al 31-10-1854. Continua il periodo prefilatelico per la corrispondenza interna delle isole per il cui porto (3 cuartos, metà del valore minimo emesso nella Penisola) non viene stampato nessun francobollo. Per la corrispondenza diretta al resto del Paese e all'estero potevano essere impiegati francobolli, ma le lettere affrancate note in questo periodo sono estremamente rare.
- III Período: dal 1.º-11-1854. Período completamente filatelico. La tariffa nella Penisola viene ridotta da 6 a 4 cuartos e nella nuova emissione (stemma su fondo bianco) si stampa anche il 2 cuartos che servirà per il porto interno delle grandi città e anche per la corrispondenza interna dell'Arcipelago.

Dati del Bollettino Ufficiale dello Stato del 15-8-1856

<i>Isole</i>	<i>abitanti</i>	<i>Sedi di Uffici Postali</i>	<i>abitanti</i>	<i>Dipartimenti</i>	<i>abitanti</i>
TENERIFE	87.993	La Laguna	9.957	La Laguna	22.104
		La Orotava	6.846	La Orotava	44.909
		Garachico	2.462	Goya	14.368
		Gronadilla	2.769		
		Icod	5.021		
Santa Cruz de T.	12.313				
LA GOMERA	12.279	San Sebastian	2.080	Santa Cruz de T.	37.582
HIERRO	4.323	Valverde	4.323		
GRAN CANARIA	58.939	Las Palmas	10.792	Las Palmas	44.591
LA PALMA	29.391	Santa Cruz de la P.	5.137	La Palma	29.391
LANZAROTE	15.768	Arrecife	5.613		
FUERTEVENTURA	8.842	Puerta de Cabras	347	Arrecife	22.610
Totale	215.355			Totale	215.355

Por este tiempo aún no se había empezado a construir ninguna carretera en Canarias, la de Tenerife a La Laguna empezó en 1852 y la de Las Palmas a Puerto de La Luz en 1853 estaba en la siguiente situación, según una nota en el diario *El Porvenir de Canarias* de 18 de enero del citado año:

Parece que está ya resuelto definitivamente que la carretera de esta isla llegue hasta el Puerto de La Luz y que su empalme se haga con la calle Cano de esta ciudad.

Consecuentemente los Correos para el interior de la isla tenían que ser forzosamente a pie o a caballo, los únicos medios de comunicación en aquellos tiempos.

Hay otros números posteriores de *El Atlante* con notas parecidas pero en ninguno vuelve a mencionar enlace postal con Gáldar, lo único

que se observa es una gran irregularidad en los servicios postales con la Península y con las mismas islas entre sí.

El gobierno consciente de la necesidad de creación de unas vías de comunicación que facilitasen la penetración de los distintos servicios entre los que contaba correos, dispuso la siguiente Orden publicada en el *Boletín Oficial* número 38 de 28 de marzo de 1840:

El Excmo. Sr. Secretario del Estado y del Despacho de Gobernación de la Península en 6 de febrero último me dice lo que sigue:

S.M. la Reina Gobernadora se ha servido dirigirme con esta fecha el R.D. siguiente: "Atendiendo a lo que me habeis espuesto sobre las disposiciones que convendrían adoptar para que el ramo de caminos pueda acudir con sus propios recursos a la mejora de algunas comunicaciones de las más importantes del Reino como Reina Gobernadora y a nombre de mi Augusta Hija la Reina Doña Isabel Segunda he venido a decretar lo siguiente: Las Administraciones de Correos conservarán a disposición de la Dirección General de Caminos los productos resultados desde principios del presente año y los que en adelante se recauden del sobreporte de un cuarto en carta impuesto para la construcción de carreteras generales. Los Administradores de Correos de las provincias y el Correo General de esta Corte desempeñarán como hasta aquí los cargos de depositarios de caminos y todos los meses harán la debida separación de los fondos de este ramo. Tanto los productos de los sobreportes en carta como todos los demás fondos destinados a Obras Públicas de caminos reales y puertos se aplicarán exclusivamente desde este día a sus propias atenciones.

En esta Orden se reconoce implícitamente que el desarrollo de los servicios postales terrestres queda subordinado a la construcción de vías de acceso por toda la geografía de la Nación y encarga a Correos la recaudación asignada a la correspondencia para favorecer este desarrollo.

XVIII

LOS SERVICIOS POSTALES INGLESES VISTOS POR LA PRENSA CANARIA

Parece, hasta cierto punto lógico, que cuando no se tiene o no se dispone de algo que se desea y anhela se saque a relucir o se destaque en sobremanera lo que otros han conseguido, bien para estimular a los interesados o también para intentar copiar el sistema que incluso puede producir una sana envidia o para activar la superación hasta llegar al nivel de los que ya lo están disfrutando.

Esta anterior reflexión está motivada por la publicación en el número *El Atlante* del 3 de septiembre de 1837 de un artículo sobre la organización del servicio de correos en Londres, que para los habitantes del Archipiélago, su lectura, debía sonarle como música celestial o como una utopía ante la penosa realidad con que se encontraban en las Islas. Indudablemente que su descripción por el autor refleja un sentido admirativo y crítico a la vez al publicar su trabajo por una parte entusiasmado de la perfección conseguida y por otra, seguramente para que el público contrastara con los servicios postales que contaba en aquel tiempo.

Aunque el artículo se refiere al correo inglés, su publicación en Las Palmas causaría un impacto serio y quizá serviría como revulsivo para intentar mejorar sus servicios postales.

El artículo del *Atlante* dice así:

LA CASA DE CORREOS DE LONDRES

En el número 49 del semanario hizimos una breve reseña del origen e historia de los Correos, ahora ofrecemos a nuestros lectores una muestra del estado a que ha llegado a Europa esta utilísima institución tomando como tipo la Casa de Correos de Londres.

Lamentándolo mucho no se ha podido localizar el número 49 que menciona el párrafo antecedente que sin duda hablaría de los Correos Canarios.

Este vasto establecimiento merece la atención del viajero, no sólo por la magnificencia del edificio, sino por la inmensidad de trabajos que allí se ejecutan y el orden y la sencillez que presiden a estas importantes operaciones.

Es, con efecto, este sitio, el centro de una correspondencia que se extiende a los confines de ambos mundos. Salen de allí cartas para la India, la Asia y la América, la Nueva Holanda, el Ecuador u la zona Glacial. Sólo los ingleses nos ponen en relación con todos los demás pueblos de la tierra y su pavellón es el único que ondea desde el archipiélago jónico hasta las islas del mar del sur.

La variedad de procedencia y multiplicidad de atenciones a que debe satisfacer la institución de Correos de Inglaterra, exigía un orden perfecto en la distribución del trabajo. Es preciso examinar de cerca la organización de las oficinas para ver como se ha conseguido este objeto. Este es el examen que debe hacer el viajero curioso sin limitarse como lo hacen la mayoría de los corredores de caminos reales a la simple inspección de la fachada o a una rápida ojeada en el interior del edificio.

Una de las circunstancias que más sorprenden a los extranjeros que visitan por primera vez la casa de correos de Londres, es la multitud de inscripciones colocadas en toda la extensión del vasto recinto de oficinas no sólo sobre los principales despachos sino también en las menores subdivisiones de la Administración.

Cada empleado, por decirlo así, es designado de antemano a las personas cuya correspondencia ha de despachar y merced a esto y a las numerosas indicaciones el mismo concurso del comerciante, extranjeros, criados & que allí acuden, hallan sin guía y en silencio el despacho que necesitan. Es un espectáculo verdaderamente curioso el que presenta este servicio tan vasto y variado, que calcula, según las probabilidades el retraso ocasionado por los vientos y demás circunstancias desfavorables e indica al interesado, generalmente con exactitud la época, en que debe regresar la correspondencia que envió a los confines más remotos de la India, como si se tratase únicamente de una esquila de convite dirigida a un amigo residente en cualquiera de las calles inmediatas.

El orden y la subdivisión del trabajo es verdaderamente notable, cada una de las operaciones necesarias tiene un departamento independiente y empleados distintos, y están de tal manera regularizados que lejos de entorpecer o retardar la marcha del despacho, este crecido número de oficinas la abrevian y facilitan.

Además de las dependencias destinadas a cada ramo de administración como tesorería, contaduría, secretaría, etc. hay una multitud de otras para la clasificación y despacho de las cartas, las oficinas de la correspondencia extranjera, de la estafeta o servicio interior de la capital de lo interior del reino, de la marina de papeles públicos, de cartas atrasadas, de las devueltas, de las sobrecargadas, de la correspondencia de las Indias Orientales y Occidentales, del Continente de América y otros con sus correspondientes inscripciones se ofrecen a la venta del extranjero sorprendido por ambos lados de un magnífico vestíbulo o salón cuyo techo sostienen doce columnas jónicas estriadas.

Pudiesen ocasionar alguna confusión si se comunicasen estas numerosas oficinas por el mismo salón destinado para el público, esta dificultad se ha salvado con una galería subterránea que lo atraviesa y por la cual pasan las cartas de un lado a otro y por medio de un mecanismo ingenioso.

Para dar una idea aproximada de la actividad y movimiento de la casa de Correos de Londres, describiremos las operaciones que ocasiona cada día el recibo y despacho de cartas.

Hay en diferentes puntos de Londres como en Madrid administraciones subalternas o estafetas donde el público deposita sus cartas con la diferencia de que pueden franquearse en ellas la correspondencia para el extranjero, lo que no sucede aquí, a cierta hora de la tarde recogen los carteros estas cartas que se les entregan en un saco sellado y los llevan al despacho general donde rompen los sellos personas destinadas a este trabajo colocando las cartas en grandes canastas para proceder a la clasificación.

La primera operación es la de sellar las cartas y se efectúa en un parage exclusivamente destinado a este fin sobre diferentes mesas de enormes dimensiones ocupando mayor o menor número de individuos según la cantidad de pliegos de aquel día. Hay una persona encargada de anotar esta circunstancia.

Después de selladas pasan a otro departamento donde se clasifican en 20 divisiones sobre otras tantas mesas correspondientes la línea o carrera que han de seguir. En este primer escrutinio, todas las cartas que deben llevar una misma dirección, esto es una misma línea o carrera, se reúnen en montones numerados y hay individuos que se ocupan continuamente de recojer estos montones y llevarlos a otras mesas donde sufren el segundo escrutinio. Hay allí un cierto número de personas designadas para cada carrera particular y estos vuelven a clasificar las cartas según el punto donde se dirigen.

Esta subdivisión simplifica considerablemente el trabajo y realmente no se concibe como fuese posible sin este acertado método clasificar en una sola operación un número de cartas tan considerable como se deposita diariamente en la casa de Correos de Londres.

Un día con otro se calcula entran 31.880 cartas y salen 32.750 produciendo un movimiento de 64.630 pliegos diarios.

En seguida se colocan en sacos las cartas ya arregladas, después de marcar sobre ellas el precio del porte tomando nota del valor de cada valija para reclamar igual cantidad de los administradores subalternos. Las sacas selladas pasan a manos del guarda de la mala o diligencia correo que los coloca en la caja invirtiendo el orden de arribo, es decir que las destinadas a los puntos más distantes, entran en la caja las primeras y aquellas que van a parajes inmediatos, las últimas.

El servicio de Correos se hace en Inglaterra en carruages o malas (Mailcoach) notables por su ligereza y la elegancia de su construcción; tienen cuatro asientos en el interior y tres sobre la cubierta o imperial. Tiradas por sólo cuatro caballos esveltos y elegantes, corren a razón de 10 ó 12 millas por hora (sobre 3 leguas es-

pañolas) sin que en todo este tiempo haya hecho el cochero uso de la voz para animar a los caballos, ni usado apenas su látigo de torzal sencillo de seda, que sugeto por lo común al pescante a manera de asta-bandera más parece atributo de un oficio que utensilio necesario para su desempeño. Es singular el contraste que presentan al viajero estos carruages, caballos y modo silencioso y rápido de viajar comparados con la pesadez de los tiros o diligencias francesas y el eterno vociferamiento de los postillones.

El harnés y correaje de las diligencias inglesas es el mismo que se usa en los coches particulares y no ceden nada a estos en el bruñido de los bronces ni en el lustre de las correas.

Desde el momento en que el guarda de mala recibe la correspondencia, es responsable de cualquier extravío que se produzca, la caja que lleva los sacos o balijas está colocada detrás del coche, y sobre ellas va sentado el guarda dispuesto a repeler con las armas cualquier atentado violento contra el depósito encomendado a su custodia. Su uniforme es una casaca de color de grana y lleva una corneta o clarín que hace resonar poco antes de llegar a los relevos de postas a fin de que se hallen prontos los caballos, y en verdad que lo consiguen, pues la operación de mudar el tiro no suele pasar de un minuto. Toca también el clarín a la entrada de los pueblos donde hay estafeta, para que se apresuren a recoger la balija correspondiente a aquel punto y entregarle el paquete que deberá llevar a otro pueblo más distante por donde haya de pasar.

El modo de proceder con las cartas que llegan a Londres es parecido al que acabamos de describir.

La llegada de las malas desde todos los puntos del recorrido se verifica aproscimadamente al mismo tiempo. En el estado regular de los caminos llegan los coches al Correo General con media hora escasa de diferencia entre las 5 y las 6 de la mañana.

Después las operaciones necesarias de sello, distribución se entrega la correspondencia a los carteros que tienen la obligación de dejar repartidas las cartas que a cada uno tocan, antes de las diez de la mañana. Para poderlo efectuar se hallan preparados varios carruages lijeros a manera de onmibus donde se colocan los carteros por el orden de su procsimidad al punto donde se dirigen.

Los de un barrio, por ejemplo, entran en el carruage que va hacia aquella parte, quedándose más inmediatos a la portezuela aquel que por cuya calle habrá de pasar antes.

Por este medio quedan repartidas mas de 30.000 cartas, muchas de ellas a distancia de una legua, tres o cuatro horas después de haber llegado a Londres.

El número de personas empleadas en el servicio de Correos de Inglaterra es de 4.900. Las rentas o producto de este ramo en 1.729 ascendió a la suma de 8.860.000 rs., y en 1835 a 234.744.000 rs. vn.

En Inglaterra las cartas no pagan el porte con arreglo a su peso, sino al número de hojas sueltas que contienen y realmente está bien calculado. Suponga-

mos que por una carta de dos dracmas de peso devenga la renta de correos de dos reales. Mientras el pliego no exceda de este peso, se puede ir escribiendo en papel muchísimo, incluir en él tantas cartas como se quiera para distintas personas defraudando así a la renta de correos una gran parte de sus ingresos. Ahora bien, en Londres no es el peso materia de consideración, sino como queda dicho, el número de hojas sueltas que encierra la carta doblando cada una de ellas un valor. Es admirable la seguridad con que distinguen si la carta es doble o triple, rara vez se equivocan. Sin embargo, como esto puede suceder hay una oficina encargada de rectificar los errores y devolver el sobrecargo.

Al recibir la carta, si hay duda acerca de su volumen, se abre en presencia del cartero, quien desde luego deshace la equivocación si la hubiere, llegando a tal punto la buena fe y la confianza en esta parte, que aún sin presenciarse, la apertura del pliego se devuelve el porte excesivo bajo la palabra del interesado. No obstante puede rehusar el hacerlo cuando hay sospecha de fraude, respecto a que cada una tiene el derecho expedito de reclamar en el acto de recibir la carta.

Empezó la construcción de la actual Casa de Correos de Londres en mayo de 1824 y quedó concluida en setiembre de 1829. La vista perspectiva de la fachada principal representa con exactitud su alzado. Por él se ve que este frente se compone de tres pórticos de orden jónico, con seis columnas el del centro y cuatro cada uno de los laterales.

Sobre el friso del primero hay la siguiente inscripción:

GEORGIO CUARTO REGE

MDCCCXXXIX

El edificio tiene 389 pies de largo, 130 de ancho y 64 de altura.

El polo opuesto a esta maravilla postal de la época lo encontramos en una serie de publicaciones tanto de carácter oficial como público en las que queda bien reflejado, no solamente el servicio de Correos que se prestaba, si no el daño que la rivalidad incomprensible producía a su buena marcha.

El *Boletín Oficial de la Provincia* número 22 de 19 de febrero de 1840, miércoles dice:

Habiendo manifestado el Sr. Forstall se hallaba detenida en la estafeta la correspondencia de esta Diputación por falta de fondos para pagar el porte, dispuso el Excmo. Sr. Presidente se sacase, pues daría orden para ello a la Administración, y se acordó además que en primera sesión se informase acerca de las causas que tengan paralizada la recaudación del presupuesto provincial y medios de remover tales obstáculos.

Curiosamente en este libro y en los grabados de la página 19, el que está colocado a la parte inferior izquierda se refiere a una carta dirigida al Sr. Forstall.

El *Boletín Oficial de la Provincia* del día 11 de abril de 1840, sábado dice:

Se pasó a la comisión un oficio del Sr Gefe Político proponiendo medidas para la correspondencia con la Isla de Hierro sea más frecuente, y así no sufra entorpecimientos el servicio.

A proposito de este *Boletín Provincial*, en el diario *El Eco del Comercio*, durante varios días se publicó el siguiente anuncio: “El *Boletín Oficial de Canarias* se suscribe en las Administraciones de Correos”.

Lo cual respalda la opinión del autor cuando en páginas anteriores se ha referido a la misión que se le encomendó a Correos para la difusión de la prensa.

XIX

RETRASOS DE LA CORRESPONDENCIA DIRIGIDA A LANZAROTE

Continuando con las transcripciones de diferentes publicaciones que nos dan una radiografía muy veraz de los servicios de la época, copiamos a continuación una colaboración de un corresponsal del diario *El Porvenir de Canarias* que vivía en Lanzarote, su florida queja y dolida exposición ponen en evidencia el estado de las comunicaciones interinsulares dice así:

Correos marítimos.— Lanzarote.— 16 de noviembre.—

Sin embargo de que vivimos en un siglo en el que tanto se procura disminuir las distancias terrestres y marítimas con la aplicación del vapor; y a pesar de haber llegado el caso maravilloso de comunicarse el género humano por medio de la electricidad con la rapidez del movimiento; la isla de Lanzarote continúa condenada a un aislamiento tal que hay veces que sus habitantes se consideran solos en el Globo Terráqueo. Tal vez se crea al leer estas primeras líneas que tenemos la audacia de reclamar para esta insignificante isla esos progresos que hacen variar la faz del mundo, nada de eso, conocemos que somos un átomo en la inmensidad y que poca importancia puede darse a tan pequeño espacio poblado por un corto número de almas, pero al mismo tiempo tenemos el suficiente amor propio para sentir la incomunicación en que yacemos mucha parte del año y bastantes deseos de saber lo que pasa en el mundo, ya por gusto, ya por convenir a nuestros intereses.

Sin embargo de ello, poco es lo que ambicionan los habitantes de Lanzarote, porque conocen su situación, no quieren Telégrafos ni vapores, aunque serían muy útiles estos entre las islas, pero si al menos que cada cuarenta y cinco días o antes y en período fijo, se reciba la correspondencia de que todas partes y con tanta frecuencia llega a Tenerife: A esto se reducen nuestras pretensiones y se dirige al presente artículo, pues es muy triste para hombres civilizados tardar en recibir la correspondencia más de cuarenta y ocho días como ha sucedido con la del mes de setiembre último, que se recibió reunida con toda la correspondencia al mes de octubre, ya por falta de venida de buques, ya por no haber traído alguno que llegó en todo este tiempo, a pesar de las prevenciones terminantes que se tienen hechas, a todos los capitanes y patronos para que no salgan sin tomar la

correspondencia; de manera que poco nos importa se diga que existen líneas de vapores nacionales y extranjeras que tocan en Islas Canarias si nosotros no hemos de participar una pequeña parte de ese beneficio como tampoco lo disfrutaban otras islas del archipiélago.

De este retraso en la correspondencia pública sufre perjuicios la administración de Justicia, pues ocurre más de una vez, recibir un exhorto diligenciado después de dos o tres meses de haberlo librado, lo experimenta también el comercio que no puede saber a tiempo los precios que en los mercados tienen los artículos en que especula, y por último las determinaciones de la Autoridad Superior Gubernativa que no se pueden ejecutar por los municipales con la prontitud con que debiera llevarse a efecto para que produjeran mejores resultados. Tiempo es ya de que salgamos de tan violento estado de que no dudamos nos sacará pronto el celoso Señor Subgobernador que se halla al frente de este segundo distrito pues tenemos entendido que dicha autoridad, en unión de otras personas que toman un decidido interés por el bien de esta isla, trabaja con empeño para establecer un buque correo que no sólo nos traiga la correspondencia del Distrito, sino toda la que llega a Santa Cruz de Tenerife de la Península y del extranjero.

Si así se verifica pronto, como lo esperamos, aplaudiremos la determinación de nuestra entendida Autoridad Superior, y tanto a ella como a las demás personas que lleven a cabo tan útil y urgente mejora, les tributaremos las más sinceras gracias, y les manifestaremos eterno reconocimiento.

EL CORRESPONSAL

Este escrito continúa en el mismo periódico con el siguiente comentario:

Las mismas consideraciones que hemos emitido respecto de los caminos vecinales suscitan en toda su fuerza en cuanto a las comunicaciones entre las Islas por esto conceptuamos justas y fundadas las quejas y pretensiones que se consignan en el preinserto artículo y juzgamos conveniente y necesario para la prosperidad de las Islas y para su buena administración en todos los ramos que se establezca entre todas un correo periódico y frecuente que facilite y multiplique las comunicaciones bajo todos los aspectos. Vemos además en éllo el primer lazo de esa unión entre los dos Distritos y sus pueblos que tanto anhelamos y que será el verdadero cimiento de la felicidad común del Archipiélago.

Así es que con el mayor placer hemos sabido y acogido el feliz pensamiento de varias personas respetables de Santa Cruz de Tenerife y de esta ciudad de formar una asociación para el establecimiento de un vapor entre islas, respecto a lo que se ha acudido ya al Gobierno de S.M. solicitando la protección necesaria para una empresa que el presente excede a los recursos del país, y no dudamos que esta protección se obtenga y que de cualquier modo la empresa se realice porque el Gobierno de su Magestad por una parte ha conocido aquella urgente

necesidad y se ha ocupado de proveer a su remedio y porque las personas de las capitales de los dos Distritos, que han concebido el pensamiento tienen bastante patriotismo y decisión para no abandonarlo, aún cuando se les presenten obstáculos inmensos en su realización contanto con que, llegado el caso serán ayudados en élla por todos los muchos isleños amantes verdaderos de su país.

Por nuestra parte, eco final de nuestra opinión de la voluntad y deseos de los hijos de Gran Canaria, podemos asegurar que será para ellos el día de mayor satisfacción aquel en el que facilitadas y multiplicadas las comunicaciones entre las islas se estrechen las relaciones que actualmente las unen, se creen otras nuevas, se hermanen los intereses y las voluntades y llegen a formar el Archipiélago Canario un solo Gran Pueblo rico y feliz, cual puede serlo si de la sombra de esta unión franca y sincera se esplotan los mil elementos de prosperidad que hasta ahora han sido estériles por la desunión y el aislamiento. ¿Será esa esperanza una quimérica ilusión?. No; que a los naturales de todas las islas les distinguen la generosidad y el patriotismo, y uno y otro les hará olvidar completamente las pasadas rivalidades y la desconfianza y atender sólo y contribuir decididamente al grandioso PORVENIR con que brinda a las Canarias la unión leal y verdadera de todas las islas de todos sus pueblos y de todos sus habitantes.

Entretanto pueden cesar desde luego en mucha parte los males que se lamentan los vecinos de Lanzarote por la tardanza de la comunicación actual entre aquella y esta Isla sean estas más frecuentes y semanalmente hay uno o dos buques que hacen viaje entre las dos, pues bien, con que de Santa Cruz de Tenerife se remita a Las Palmas la correspondencia de la Península y del extranjero para Lanzarote, si no hay buque en derecha, y con que otro tanto se haga de Lanzarote para Tenerife en igual caso, es seguro que la correspondencia no sufrirá este escandaloso retraso de cuarenta y ocho días y que se recibirá dentro de los periodos fijos que no excedan de quince. Nos consta que el Señor Subgobernador se ha dirigido ya sobre el particular al Señor Administrador Principal del Ramo y conociendo el celo de este digno empleado no dudamos que de acuerdo con el propio Señor Subgobernador y con el del Primer Distrito adopte aquella medida respecto a la Isla de Lanzarote y de las demás lo mismo que todas las que puedan conducir a mejorar ese ramo del servicio público interín que el establecimiento del vapor entre las Islas haga desaparecer enteramente tantos males como sufren en la Administración en todas sus ramas, las Islas en General y sus vecinos en particular por falta de comunicaciones periódicas frecuentes.

Es seguro que a raíz de este artículo se daría la siguiente Orden que publica *El Progreso de Canarias*.

Con el fin de evitar el notable atraso con que los vecinos de la Isla de Lanzarote reciben su correspondencia de la Península, se nos ha asegurado que el Señor Subgobernador de este Distrito se dirigió al Señor Gurrea, Administrador

Principal de Correos de estas Islas y de acuerdo han determinado que apenas se reciba dicha correspondencia en Santa Cruz se envíe a esta Capital de cuyo punto son cada día más frecuentes las comunicaciones con la expresada Isla y de esta manera evitar los perjuicios que para dicha causa estaban experimentando aquellos moradores.

Hay un párrafo en el anterior escrito del corresponsal de Lanzarote que se refiere a líneas de vapores nacionales y extranjeras que tocan las Islas Canarias, se ha investigado sobre las posibles líneas extranjeras establecidas en esta época habiéndose encontrado en un número del *Porvenir de Canarias*, concretamente el número 141 la respuesta al párrafo que las alude, puesto que las líneas trasatlánticas no podían considerarse como extranjeras.

Este escrito que a continuación se transcribe es copia de sólo parte del mismo, la que se refiere a los enlaces o escalas que afectan a Correos, evitando la lectura de todo su contenido que deriva en la conocida polémica sobre la mayor importancia o preponderancia de las Islas afectadas.

El Porvenir de Canarias.- Intereses materiales.- División de la provincia.

A su vez *El Eco del Comercio* (periódico de Tenerife) en su número 35 hablando del establecimiento de una nueva línea de vapores, que saliendo de Marsella tocara Santa Cruz de Tenerife y siguiera hasta Río de Janeiro dice así: Pero ya que hablamos de cuanto interesa a Santa Cruz de Tenerife, el establecimiento de estas nuevas comunicaciones como que su futura suerte está basada principalmente en la extensión que adquieran sus relaciones exteriores, olvidémonos como debemos, un tanto de nosotros mismos y digamos una palabra acerca de las que existen y de nuestras relaciones con las demás Islas. No presentan éstas en verdad un cuadro muy lisonjero y quizá no parezca creíble que recibamos con mucha más frecuencia comunicaciones de la metrópoli que del resto de Archipiélago; si se exceptúa la Isla Canaria. No hace mucho transcurrió más de un mes sin que nuestro puerto recibiera ni un solo buque de la de Lanzarote y repetidos son los casos de igual naturaleza respecto a las demás. Nuestros lectores comprenderán funestos males que en general ocasiona tal aislamiento, comprenderán los inmensos perjuicios que por ello ha sufrido y sufre la Administración Pública y esperamos que ésta promoverá los medios para que cese muy en breve ese estado tan perjudicial a los intereses particulares como a los del Estado. Subdividida ahora la acción administrativa en virtud del R.D. de 17 de marzo, y puestos al frente de la misma persona de recomendable circunstancia no podemos menos que esperar que se harán cargo de nuestras patrióticas indicaciones y que tratarán de vencer los obstáculos que se opongan a la realización de comunicaciones más rápidas, ya promoviendo asociaciones o ya proponiendo al Gobierno de S.M. el

establecimiento de un Correo marítimo interior que semanalmente reciba la correspondencia en cada isla y contribuya de esta manera a estrechar la distancia que nos separa y a cimentar entre los isleños la unión que tanto necesitamos, si es que en algo apreciamos nuestra prosperidad.

Al analizar la parte última de este párrafo se deduce que los anuncios en la prensa comentados anteriormente sobre la salida de algún correo "interior" pudo dar lugar a interpretaciones erróneas en cuanto a su verdadero significado, puesto que por lo que se desprende del comentario, se consideraba la palabra "interior" equivalente a "interinsular", luego aquellos anuncios, se referirían a la salida de algún barco que llevara correo para alguna Isla hermana.

XX

INCIDENCIAS POR LA CREACION DE UNA LINEA DE VAPORES ENTRE MARSELLA Y LAS COSTAS DE AFRICA

Continúa *El Porvenir de Canarias* refiriéndose expresamente a la nueva línea de vapores de Marsella de la siguiente forma:

Línea de vapores Franceses de la Costa de Africa.

Nuestro distinguido colega *El Eco del Comercio* de Santa Cruz de Tenerife, en sus números 153 y 156, se ocupa de las ventajas que han de proporcionar al comercio de este archipiélago las líneas de vapores a que aludimos en el epígrafe de este artículo.

Con satisfacción apoyamos nosotros esos aplausos por los beneficios que indudablemente han de proporcionar a aquellas empresas de Santa Cruz de Tenerife tal cual se han planteado: más consecuentes nosotros en nuestros principios y en nuestros deseos de que los beneficios no sean exclusivos sino extensivos a todos los pueblos del Archipiélago que pueden y deben participar en ellos...

Debemos suponer que si a los directores de las líneas de vapores en Marsella se les hubiese hecho conocer o indicado la importancia de Las Palmas y Gran Canaria y la muy atendible de que la escala de vapores de este puerto les proporcionaría más beneficios que gastos es indudable que las hubieran acordado...

Lo cierto es que si se hubiesen considerado con imparcialidad y no se hubiesen desfigurado las circunstancias de nuestra población y de nuestro puerto, aquellas líneas de vapores harían escala aquí y recibirían ventajas positivas que existirían también para la misma población...

XXI

INICIACION DEL EXPEDIENTE PARA LA CREACION DE UNA LINEA DE VAPORES INTERINSULARES

Gran Canaria se sentía dolida por el informe negativo dado sobre la capacidad y seguridad de su puerto que privó de escala a los vapores de la compañía francesa.

Es evidente que el Gobierno se hizo eco de las innumerables quejas que se fueron formulando en Canarias sobre la pobreza de medios y las deficiencias entre los enlaces interinsulares y empezó a estudiar la forma de solucionar el problema, bajo dos aspectos; uno a largo plazo y otro con soluciones de emergencia para determinadas islas donde el problema era más latente.

En el primer caso tenemos una noticia publicada en el diario *El Porvenir de Canarias* de 11 de abril de 1853 que dice así:

Nos comunica nuestro corresponsal en Madrid, que se hallan muy adelantadas las gestiones que han dado lugar a la iniciación de un expediente para establecer un vapor correo entre islas al cual se asignará una subvención por el Gobierno.

No necesitamos encomiar la importancia de este hecho que tanto debe influir en nuestro bienestar y sólo esperamos ver pronto realizado tan útil proyecto que simboliza el ferviente patriotismo de sus autores.

Sin embargo pasarían aún varios años antes de llegar a esta anhelada realidad porque si bien en el *Boletín Oficial de la Provincia* de 28 de diciembre de 1864 anunciaba el establecimiento de un vapor Correo entre las principales islas y el de 25 de octubre de 1865 señalaba los nombres de los vapores que realizarían este servicio interinsular: *Rita, Guanche y Canario*. El diario *El Canario* en fechas anteriores había publicado la siguiente colaboración procedente de un redactor de *El Noticioso*:

VAPORES ENTRE ISLAS

El establecimiento de un servicio de vapor entre islas se halla ya formulado oficialmente, y sometido a la resolución del Gobierno. He aquí las noticias que

sobre este importantísimo asunto, se nos han comunicado por persona bien enterada.

Parece que nuestro digno Gobernador Civil, el Sr. Arredondo, informado antes de su salida de la Corte, de varias de las necesidades de las islas que venía a administrar, graduó con gran razón y acierto como una de las más urgentes y que debía contribuir a satisfacer las demás, el establecimiento de un servicio regular de comunicaciones entre las islas por medio de un buque de vapor, y en sus conferencias con los ministros, hubo de hablarles sobre esto, particularmente al de Marina, y obtener de todos la seguridad de que sería protegido por el Gobierno todo proyecto dirigido a plantear en las islas aquel importante servicio, y aún parece se convino que el proyecto se formulara sobre la base de dar el Gobierno el buque de vapor a la empresa.

Desde los primeros momentos de su llegada a estas islas, anunció el Sr. Arredondo el pensamiento que traía, y apenas tomado el mando de la provincia, observó que la realización de aquel pensamiento, no era sólo cuestión de conveniencia, era más que esto, porque es cuestión de satisfacer una necesidad imperiosa y urgente del servicio público, y reconocido así, con el celo y la inteligencia que ha demostrado ya en todos los actos de su administración, en el corto período transcurrido de su mando, se consagró en preparar la realización de tan importante pensamiento, combinando con varios capitalistas de este comercio, los medios por los cuales podría llevarse a cabo. Por último se ha formalizado una propuesta por tres casas del comercio para hacerse cargo con el servicio de comunicaciones entre islas por medio de un buque de vapor, que habrá de facilitar el gobierno a la empresa, con otras subvenciones, por sólo el término de un año a fin de que pueda servir de ensayo y siendo así conocidos, más certidumbre los gastos y beneficios, pueda realizarse nueva contrata, ya que por los mismos u otros empresarios, subsanándose los perjuicios que ocasione la que sirve de prueba a una o a otra de las dos partes. Esta propuesta ha sido elevada al Gobierno por el Sr. Arredondo, apoyada con todas las sólidas razones que justifican toda su importantísima conveniencia, y así debemos esperar sea atendida, con tanto más motivo, cuanto es seguro que esta propuesta será eficazmente secundada por nuestros dignos diputados, con el interés del convencimiento que tienen de que el día en que se haya establecido entre nuestras islas un servicio regular de comunicaciones, frecuentes, cómodas y seguras se habrá dado el paso más grande hacia su futura prosperidad y bien estar.

Mientras esto no se verifique, nuestro país se arrastrará lánguidamente tras ese movimiento progresivo, con el portentoso desarrollo de las fuerzas de la inteligencia, lleva el mundo hacia una era de felicidad, libertad, grandeza y goces sin poder alcanzar sino una pequeña y muy tardía parte de estos inmensos beneficios, que la civilización derrama sobre toda la Humanidad.

Esta es una verdad tan reconocida, como demostrados se hallan por una experiencia diaria, los trascendentales perjuicios que sufren todos los intereses privados y generales, emplazados con los servicios públicos y dependientes de la

administración, por la falta de comunicaciones. Sería larguísimo el catálogo que podría formarse de aquellos perjuicios, e imposible poder apreciar en todo su valor su importancia y gravedad, sin embargo, para que se puedan estimar de algún modo, bastará que recordemos el estado de las comunicaciones entre islas que publicamos en el número 166 y por el cual se demuestra que las autoridades de la provincia, tienen con muchas de sus dependencias menos comunicaciones, que el Gobierno con la Isla de Cuba, de suerte que, como entonces digimos, nos hallamos más apartados de algunas de las islas que alcanzamos con la vista que lo estamos de las Antillas. En el estado de cosas ¿Cómo es posible el buen orden, la regularidad y la marcha activa de los servicios públicos encargados de atender a tantos y tan importantes intereses privados y generales?

Es verdad que recientemente se han establecido por el Gobierno comunicaciones regulares entre las islas que las tenían menos frecuentes; este adelanto es sin duda mucho para lo que se tenía, pero muy poco e insuficiente para lo que se necesita, necesidad que sólo pueden satisfacer cumplidamente comunicaciones por el vapor.

Concluiremos estas observaciones, muy breves si se compara con lo mucho que pudiera decirse en tan importante negocio, con algunas referentes a las condiciones de la propuesta hecha al Gobierno. Las subvenciones que parece, según tenemos entendido se exigen por los empresarios, son las del buque y el carbón que consume, y siendo así nos parecen razonables y equitativas tratándose de un ensayo durante el corto período de un año y en un negocio en el que, como enteramente nuevo, no cabe hacer cálculo alguno sobre sus beneficios. Por esta razón, aunque a primera vista parezca la subvención pedida, exagerada, no lo es realmente. En cuanto al gasto que se ocasione al Estado, tampoco debe contemplarse excesivo si se atiende a los inmensos beneficios que este ensayo reportaría en el porvenir del país a que este gasto habrá de disminuir considerablemente en años sucesivos, hasta quedar reducido a una cantidad insignificante o nula según las ventajas de estas comunicaciones vayan multiplicando las transacciones del país y transporte de pasajeros, y por último a que cuando se trata de un servicio público necesario, y de toda urgente necesidad como el propuesto lo que haya de costar no debe ser razón para que el servicio deje de hacerse.

Terminamos repitiendo lo que en otras ocasiones hemos dicho y no cesaremos de reproducir: Las comunicaciones por medio de buques de vapor entre islas, son nuestros ferro-carriles.

A pesar de las gestiones realizadas por el Sr. Gobernador y que el tema se fue tratando en la prensa con bastante frecuencia, como veremos a continuación en un corolario de números del diario *El Omnibus*, pasaron aún bastantes años hasta que se estableció el ansiado servicio regular de comunicaciones a vapor.

En el número 167 de *El Omnibus* encontramos la siguiente nota:

Parece que el informe para la concesión de la Subvención pedida para el establecimiento del servicio interinsular por medio del vapor, de que habíamos ya dado noticia a nuestros lectores, ha sido remitido al gobierno para su resolución definitiva. Nosotros no dudamos de que el Gobierno no dudará conceder el permiso que se solicita, visto las ventajas que puede resultar de aquella medida, pero en todo caso esperamos que las Corporaciones más inmediatamente interesadas en la realización del proyecto, no descansarán hasta haber obtenido un resultado favorable.

En el número 178 comenta:

Tenemos entendido que el Sr. don Juan Cumella ha presentado una proposición para establecer un servicio interinsular en nuestro archipiélago, por medio de un vapor, solicitando solamente la cantidad de veinte mil francos anuales por toda subvención. Aunque no creemos que con tan corta suma pueda sostenerse con ventajas un vapor entre islas, no por eso dejaremos de rogar a quien corresponda se sirva acoger sin pérdida de momento tan buena proporción, contratando inmediatamente con el citado empresario aquel servicio porque no dudamos que la provincia hará un excelente negocio.

En cuanto al proyecto de Mr. Niel apoyado por los Sres. Hardisson hermanos, sabemos también que se ha modificado en sentido de la subvención. Esta casa de comercio pidió 12.000 reales mensuales por todo premio, renunciando lo que el Gobierno satisface por correos marítimos entre nosotros, si bien transportaría de balde toda la correspondencia...

En el siguiente número informa:

Tenemos entendido que el Sr. Gobernador Civil, en unión y con apoyo de la Excma. Diputación Provincial ha acogido el proyecto últimamente iniciado de establecer un vapor interinsular mientras que se subasta y establece definitivamente este servicio por medio de dos vapores que simultáneamente recorran los puertos de las islas del Este y del Oeste. En vista de las proposiciones recibidas se ha remitido al Gobierno de S.M. un expediente para obtener la debida autorización. Con esta medida tenemos fundados motivos para creer que bien sea de un modo u otro, pronto, muy pronto sonará la hora en que veremos este adelanto más en nuestras islas, como verdadero complemento de las franquicias comerciales que nos rigen.

XXII

ESTABLECIMIENTO DE ENLACES POSTALES TERRESTRES DIARIOS

Continúan notas parecidas en los números: 184, 188 (En este número da la noticia de que el expediente enviado por el Sr. Gobernador ha llegado ya al Gobierno) y 198. El ejemplar de *El Omnibus*, número 210 trata el problema con mucho detalle y ofrece una nueva faceta que merece la pena transcribir literalmente por anunciarse además el establecimiento de Correos terrestres interiores.

Dice así:

Sabido es de todos el deplorable estado en que, por causas puramente locales y topográficas se encontraba en estas islas el ramo de Correos. Nadie ignora, y lo hemos repetido con frecuencia, que muchas veces se ha recibido con más prontitud una carta de Londres o París que de Lanzarote o La Palma. Esto en cuanto a las relaciones interinsulares. Pero si de éstas pasamos a las interiores, la diferencia es más notable y monstruosa. Pueblo ha habido, en una misma isla que ha visto transcurrir los días, y hasta semanas, sin tener más comunicación con sus vecinos que la llegada casual de algún arriero o labrador, a quien la necesidad o sus intereses obligaba a detenerse allí.

Esta falta que al fin hubiera llegado a desaparecer, y que ha desaparecido realmente para las principales islas del archipiélago; esta falta, repetimos, puede ser ahora del todo remediada, si cumpliendo la interesante real Orden que hemos visto impresa en el Boletín Oficial, se procura, como no lo dudamos y en ella se previene, levantar un cuadro exacto que abrace las comunicaciones existentes, anotando y proponiendo, según se expresaba acertadamente en la misma real orden, las variaciones y aumentos que convenga realizar para que el Correo llegue todos los días con la posible rapidez a cada una de las poblaciones del Reino.

En nuestro concepto a este cuadro debería preceder un estudio atento y concienzudo de cada una de las siete islas, hecho separadamente por personas competentes escogidas entre las que; a un conocimiento exacto del país, reunirán las cualidades especiales que para esta clase de trabajos se requiere.

En primer lugar debería insistirse en la necesidad imperiosa de establecer de nuevo una línea de vapores que cada 10 días condujera de Cádiz la correspondencia y llevara la nuestra a la Península. Las contratas con buques de vela son

ya una anomalía en el servicio de Correos. La inseguridad de la llegada y el tiempo que emplean en la travesía, son causas más que poderosas para desterrar de entre nosotros ese atrasado sistema, cualesquiera que sean por otra parte las buenas cualidades de los buques que hacen hoy esa carrera.

A esta mejora, de cuya importancia no queremos ocuparnos porque sería ofender la ilustración de nuestros lectores debiera seguir el pronto y definitivo establecimiento de un buque de vapor destinado exclusivamente a recorrer las islas entre sí, haciendo escala en días fijados de antemano, en sus puertos y poblaciones principales con la suficiente comodidad y porte para trasladar pasajeros y mercancías a precios equitativos.

No es menos importante esta mejora que la indicada anteriormente y aunque de ambas se ha ocupado con extensión la prensa isleña, circulando en varias ocasiones noticias más o menos favorables, relativas a su buen éxito, ello es que todavía nada se ha planteado, y estamos, a pesar de los buenos deseos de las autoridades y de los pueblos, en el mismo estado de atraso de hace seis años. Viendo ahora a las que deben plantearse entre los pueblos de una misma isla, diremos respecto a la de Canaria, que nos es más conocida, que ya en ella se ha dado un gran paso en favor de esa mejora, con el establecimiento de los tres Correos que en dirección al centro, norte y sur de la isla salen de esta ciudad en ciertos días de la semana.

Más en el estado de prosperidad a que dichosamente ha llegado esta isla y decimos lo mismo del resto del archipiélago, no basta ya tan imperfecta comunicación. El interés del comercio y de la agricultura exigen que estas mismas comunicaciones sean rápidas, prontas y seguras. Es indispensable que un correo diario nos una al menos con los pueblos de Agaete y Agüimes atravesando el primero las villas de Gáldar, Guía y Arucas, y el segundo la ciudad de Telde. En cuanto a los pueblos del interior deben dirigir sus valijas a cualquiera de estos puntos que entonces recorrerá diariamente el Correo, para que, de esta manera se establezca una correspondencia casi diaria con los centros administrativos de la provincia.

Estas breves indicaciones que hoy nos hemos permitido hacer, impulsados solo por el buen deseo que nos anima siempre, cuando se trata de mejoras en que se interesa todo el archipiélago, las consideramos sin embargo, de alguna importancia, si se atienden nuestras súplicas y se procura realizar, o al menos proponer todo lo que dejamos espuesto.

Desde luego podemos asegurar que esto sucederá, y que nuestros deseos se verán al fin no sólo cumplidos, sino sobrepajados por la decidida voluntad del Sr. Gobernador Civil que al cumplimentar aquella real orden procurará satisfacer, como lo ha hecho hasta ahora las verdaderas necesidades de sus gobernados.

Este escrito movió al autor a investigar estos servicios de Correos interiores que menciona y se encontró que los correos terrestres que alude el escrito, por lo menos hasta 1855 no estaban establecidos con

regularidad. Se anunciaba en los periódicos cuando tenia lugar la salida de alguno de ellos. En 1854 encontramos la siguiente nota; en el *Boletín Oficial*:

Administración Principal de Correos de Santa Cruz de Tenerife.— Por disposición del Exmo. Sr. Capitán General y Gobernador Civil de estas islas, de conformidad con la R.O. de 24 de Octubre del año próximo pasado, desde el día 20 del actual queda establecida una expedición diaria de esta capital a Garachico, tocando los conductores en los pueblos de Tacoronte y Realejo bajo donde se han creado dos carterías. Igualmente se establecen desde dicha fecha tres expediciones semanales desde la Capital a la Granadilla. También quedarán establecidos desde primero de junio próximo tres expediciones semanales desde la ciudad de Las Palmas a la de Telde de la Gran Canaria y dos por semana desde Santa Cruz de la Palma al pueblo de los Llanos en la isla de aquel nombre para lo cual han sido creadas dos carterías en la ciudad de Telde y en el pueblo de Los Llanos. Este nuevo término se ejecutará con arreglo a los siguientes itinerarios; y las demarcaciones de las cuatro nuevas Carterías las formarán los pueblos, Aldeas y caseríos espresados en las notas respectivas.

Lo que esta Administración anuncia al público para su conocimiento, y con el fin de que los pueblos comprendidos en la demarcación de las citadas Carterías acudan a recibir y entregar su correspondencia en las mismas.— Santa Cruz de Tenerife 11 de mayo de 1854.— Pedro Gurrea.

EXPEDICION TRISEMANAL DE LAS PALMAS A TELDE

DE LAS PALMAS A TELDE			
ADMINISTRACIONES	DIAS	ENTRADA	SALIDA
Las Palmas	Lunes, miércoles y	10 mañana	7 mañana
Telde	sábados		

DE TELDE A LAS PALMAS			
ADMINISTRACIONES	DIAS	ENTRADA	SALIDA
Telde	Lunes, miércoles, sábado	7 tarde	4 tarde

Demarcación de la Cartería de Telde: Aguatona, Agüimes, Aldea, Arenales, Ayagauris, Breña, Carrizal, Corralillo, Cumbre, Fataga, Gamonal, García Ruiz, Ginamar, Higuera-Canaria, Ingenio, Ingenio de Santa Lucía, Juan Grande, Lomo, Los Llanos, Los Sitios, Majadilla, Maspalomas, Matanza, Montaña Palmital, Riscos blancos, Ruciana, Rueda San Bartolomé, Santa Lucía, Seguros, Tabaibal, Taidía, Tara, Tenteniguada, Valle, Valle de los nueve, Valle de Oreste, Balsequillo, Vegas.

En consecuencia debemos partir del año 1854 para afirmar que el establecimiento de los servicios postales por el interior de Gran Cana-

ria empezaron a tener efectividad como servicios organizados.

No se ha encontrado ninguna referencia a los que menciona. *El Omnibus* cuando se refiere a los que se prestaban al Norte y Centro de la Isla, posiblemente su creación fue posterior y mientras se irían prestando de la misma forma irregular como se había venido haciendo hasta la fecha, o sea, bien enviando a un funcionario para que realizara un servicio determinado o también aprovechando el viaje que proyectaria cualquier persona y que previamente habría avisado a la Oficina de Correos de Las Palmas

Tampoco indica con que medios se efectuaría este servicio, pero es fácil llegar a la conclusión que se prestaría el servicio postal de enlace con caballería o a pie, porque según las noticias que da la prensa en esta época se estaba trabajando para construir un camino para el paso de carruajes a Telde y otro a Arucas.

Quizá el establecimiento de correo por el centro llegara hasta Arucas y el del norte hasta Gáldar y situarían en esas ciudades todas las cartas para sus respectivas demarcaciones.

Por lo que afecta al servicio de enlaces postales interinsulares, que es el motivo principal de investigación realizado en estas últimas páginas, continuamos observando la constancia y el interés con que se insistía en el problema en los números siguientes del mismo periódico.

Así en el número 243 podemos leer el siguiente comentario:

Según leemos en *El Eco del Comercio* parece que la casa de los Sres. Hardinssón Hermanos de Santa Cruz de Tenerife, ha hecho al Gobierno una proposición ventajosa respecto al vapor interinsular, supuesto que se obliga a establecer uno inmediatamente con tal que se le garantice una prima de 12.000 rs. mensuales sin ninguna otra retribución de parte del mismo Gobierno.

Ya sea de este o de otro modo, unimos nuestros esfuerzos a los de toda la prensa isleña, a fin de que en el año próximo tengamos no sólo ese vapor, sino otro entre Cádiz y estas islas. Esta medida es ya tan útil como necesaria, pues así lo exigen imperiosamente los intereses cada día más estrechos que nos unen con la península, y el desarrollo siempre creciente de nuestro comercio de exportación. Los buques de vela aplicados al servicio de Correos, son ya un anacronismo de la época, que es preciso hacer que desaparezca si en algo estimamos nuestro porvenir.

Vuelve a insistir en parecidos términos el número 245 añadiendo:

... Mengua es también que después de organizado este mismo servicio en

toda la península, Baleares, presidios de Africa y Antillas, sean sólo Las Canarias, las posesiones españolas que se vean privadas de este poderoso agente de civilización. Esperamos pues gozar de un beneficio que nuestra provincia merece ya, no sólo por el número de sus habitantes, sino por la importancia marítima y comercial que cada día va adquiriendo.

El de 6 de marzo de 1858 expone:

No podemos dejar de llamar la atención sobre el atraso con que hemos recibido la correspondencia de la Península llegada por el místico *Buen-Mozo*. Desde el sábado último, nuestra atalaya anunció que el buque correo pasaba para Tenerife y la correspondencia se recibió aquí el miércoles al anochecer. Es decir que una travesía de 18 leguas en la que se invierten apenas ocho a diez horas fue obstaculo suficiente para que sufrieran tantos perjuicios el comercio y las Autoridades de esta capital. Imposible parece que entre las dos capitales de este archipiélago no haya aún establecido un correo diario, o al menos un buque que en los días que se espera la correspondencia la traslade sin pérdida de tiempo a esta capital. Esperamos que la división administrativa nos proporcione este beneficio, así como en la pasada época de 1852, consiguió establecer uno entre las islas de Lanzarote y Fuerteventura y esta de Gran Canaria.



XXIII

ENLACES MARITIMOS INTERINSULARES EN 1881 SEGUN LA GUIA DEL ITALIANO POGGI

La constancia del periódico no cesa ni se desanima y a los pocos números vuelve a la carga con el siguiente comentario:

Por fin el correo que debió salir de Cádiz el primero de este mes y el que era conducido por el vapor de *Las Antillas*, han llegado juntos el día 18 a esta ciudad. Por consiguiente hemos estado sin recibir noticias del la península cerca de tres semanas, lo que nunca hubiera sucedido si en vez de los buques de vela tuvieramos como antes vapores. Mengua es que hallándonos a tres días de Cádiz suframos diariamente las consecuencias de esta tardía e insegura correspondencia.

No es esto sólo sin embargo porque estando a seis horas de Santa Cruz de Tenerife, sucede con frecuencia que el correo espera allí tres y cuatro días hasta que encuentra un buque que pueda trasladarlo a esta ciudad.

Los inconvenientes que de aquí provienen el comercio y a las autoridades que residen en esta capital no necesitaríamos enumerarlos. . . .

Y así se van sucediendo una serie de comentarios, peticiones, quejas y esperanzas, mientras van pasando los años y llegamos a 1885 que el Sr. Uwe Riedel en su trabajo *El Turismo en las Islas Canarias* dice lo siguiente:

Hasta solamente en 1885 los enlaces marítimos en las Islas Canarias eran todavía muy limitados.

Solamente vapores correos españoles e ingleses que en su ruta hacían escala en Canarias de una o dos veces al mes, podían transportar un pequeño número de pasajeros. Sólo de este hecho se puede suponer que en este período de investigación viajó a las Islas Canarias tan sólo un número modesto de viajeros.

Otro problema y al mismo tiempo el motivo de que casi exclusivamente se visitara la isla de Tenerife y sólo en pequeño volumen todavía Gran Canaria estaba condicionado por los enlaces interinsulares de aquella época.

Seis veces a la semana un barco de vela (*El Correo*) desde Santa Cruz a Las Palmas y desde allí cuatro veces a Fuerteventura y Lanzarote. Entre Tenerife, La Palma, Gomera y Hierro se mantenía un enlace postal unicamente cuatro veces al mes. (Confirman este aserto las investigaciones de Löher y Meyer).

La duración del viaje entre las distintas islas era muy indeterminado puesto que naturalmente los pequeños barcos de vela estaban a merced del viento y del tiempo y a menudo en los trayectos más cortos se balanceaban durante días de un lado a otro sin avanzar.

Este estado de cosas era demasiado desfavorable para la formación de una corriente turística hacia las Purpurarias y a las pequeñas islas del oeste por eso se pedía de todas partes se sustituyeran los inseguros veleros por vapores.

El itinerario y horario mencionados por el Sr. Uwe Ridel lo encontramos en el trabajo de Mauro Herrera magníficamente detallado de la siguiente manera:

RELACION DE LOS DIAS Y HORAS QUE SALEN DE ESTA CIUDAD DE SANTA CRUZ DE TENERIFE LOS CORREOS, TANTO TERRESTRES PARA EL INTERIOR COMO MARITIMOS PARA LAS DEMAS DEL ARCHIPIELAGO Y ESPAÑA ULTRAMAR Y EXTRANJERA

(Mauro Herrera obtuvo esta información de la *Guía histórico descriptiva de Santa Cruz de Tenerife* publicada por Felipe Miguel Poggi en 1881).

Interior de Tenerife

Por el norte todos los días a las dos de la tarde, de la Administración Principal de Correos.

Por el Sur diariamente a las tres.

Ingresa en la Administración Principal del Norte todos los días; a las doce, del Sur diariamente a las diez.

Para las Islas de Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura

Salida del Puerto de Santa Cruz de Tenerife para Las Palmas los días 3, 8, 13, 18, 23 y 28, por la tarde llegando al siguiente por la mañana. De Las Palmas para Tenerife, los días 1, 6, 11, 16, 21 y 26 por la tarde llegando a la mañana siguiente.

La correspondencia para Lanzarote y Fuerteventura se enviaba a Las Palmas y de aquí salía para dichas islas los días 7, 14, 22 y 29 de Arrecife para Las Palmas, a las veinticuatro horas de su llegada.

El correo se detiene en Puerto de Cabras seis horas a la ida y seis a la vuelta.

Si el vapor de Cádiz no llegaba a Las Palmas el 7 o el 22 se retrasaba la salida del Correo para Lanzarote y Fuerteventura hasta la llegada del mismo.

Para La Palma

Salida para el Puerto de la Cruz en el Correo del Norte, a las dos de la tarde los días 6, 14, 21 y 28 y de éste 7, 15, 22 y 29 por la tarde llegando generalmente a Santa Cruz de La Palma al día siguiente por la mañana, desde donde regresa a las treinta horas de su llegada.

Gomera y Hierro

Sale de la Bahía los días 7, 15, 22 y 29 por la tarde, deteniéndose en San Sebastián seis horas a la ida y seis a la vuelta. Sale de Valverde a las veinticuatro horas de haber llegado.

Para Cádiz

El vapor Correo salía del puerto los días 9 y 24 a las siete de la mañana, adonde llega a los cuatro días. De Cádiz sale los días 2 y 17, a la misma hora, llegando a Santa Cruz los días 5 y 20 a las seis de la mañana, saliendo para Las Palmas los días 6 y 21 a las nueve de la mañana de donde regresa los días 8 y 23, a la propia hora, llegando a las tres de la tarde. La correspondencia se cierra en la Administración Principal a las seis de la mañana y los certificados se admiten sólo hasta las cinco.

Los vapores que hacían el servicio eran *El Africa y América* siendo sus consignatarios los señores Shirlanda Hermanos.

Para Marsella

Salida los días 4 y 19 y de aquella población para Canarias, los 7 y 22, en vapores franceses consignados a don Juan Cumella.

Para el Havre

Los vapores franceses que hacen este servicio salen de esta bahía en su viaje de América a Europa, los días 6 y 20 de cada mes, y en sus naves de Europa para América salen para Buenos Aires y Montevideo los 6 y 24. Consignatarios Hardisson Hermanos.

Para La Habana

Vapores franceses con escala en Cádiz tocaban en esta ciudad del 5 al 6 de cada mes. Sus agentes Hardisson Hermanos.

Chile y Perú

Los vapores de la Compañía Alemana Kosmos, una vez al mes de Hamburgo a las capitales de aquellas Repúblicas, con escala en Santa Cruz y también a su regreso.

Costa de Africa

Vapores ingleses todos los sábados que habían hecho escala en Madera. Al regreso también hacían la escala sin días fijos permaneciendo anclados seis horas. Consignatarios, Bruce, Hamilton y Cía.

Estos horarios con muy pocas variaciones perduraron hasta 1890, año que se establecieron ya definitivamente los tan ansiados "Correillos Interinsulares" unos barcos a vapor con los nombres de *León y Castillo, Viera y Clavijo y Pérez Galdós*. Para las islas occidentales partían ya del puerto de Santa Cruz de Tenerife y no del Puerto de la Cruz como lo habían venido haciendo hasta entonces y en el año 1911 fueron sustituidos por otros nuevos llamados: *León y Castillo, Palma, Viera y Clavijo, Gomera-Hierro, Lanzarote y Fuerteventura*.

Habían pasado casi cuarenta años, concretamente treinta y siete,

desde que en Canarias se habían empezado las gestiones para normalizar las comunicaciones entre sus islas hasta que se había logrado este importante, justo y ansiado servicio.

Por lo que afecta a las medidas que en este tiempo se fueron tomando para paliar las situaciones más graves y urgentes, todas estaban determinadas y enfocadas a salvar situaciones de emergencia y casi de desesperación que se iban produciendo en las islas cuando su estado de incomunicación sobrepasaba unos límites considerados en aquellos momentos como normales de aislamiento; para solucionar este aspecto tan importante que toda sociedad anhela como es el Correo organizado, surgían las quejas ante las autoridades o en la prensa; sólo entonces y aisladamente se procuraba arbitrar los medios posibles para enfrentarse al problema. Posiblemente existiera la visión de conjunto y de futuro de la situación para plantear su solución global pero quizá por la falta de medios para poder luchar decididamente con el tema, impedían su solución definitiva y se seguía el sistema de perspectiva corta de tratar individualmente cada situación que se presentaba.

En definitiva era como la labor de un mal parcheo de una carretera que necesita un replanteamiento general de su itinerario y un firme nuevo y con la cantidad reglamentaria de asfalto.

A continuación se desglosa un miope rosario de este tipo de medidas que se publicaron al respecto:

Boletín Oficial de la Provincia de Canarias número 152 de 1854.- Administración Principal de Correos de Santa Cruz de Tenerife. Desde el próximo enero se establecerán tres comunicaciones mensuales entre esta Isla de Tenerife y la de La Palma. El buque Correo saldrá del Puerto de La Orotava los días 8, 18 y 28 a las seis de la tarde los meses de enero, febrero, marzo, abril, octubre, noviembre y diciembre, y a las siete y media también de la tarde en los meses de mayo, junio, julio, agosto y septiembre, cerrándose la balija con media hora de anticipación en la Estafeta del Puerto de La Orotava. La salida del buque Correo de Santa Cruz de La Palma se ejecutará a las treinta horas de su llegada a aquel puerto. Además de estas comunicaciones periódicas, la Administración Principal y sus subalternas del Puerto de La Orotava y de La Palma, aprovecharán las eventuales que puedan presentarse para dirigir la correspondencia de una a otra isla.

Lo que se notifica al público para su conocimiento.

Santa Cruz de Tenerife a 15 de diciembre de 1854.- Pedro Gurrea.

El *Boletín* número 155 anuncia:

Administración Principal de Correos.- Santa Cruz de Tenerife. Desde el próximo enero se establecerán tres comunicaciones mensuales entre la Isla de Canaria y la de Lanzarote. El buque correo saldrá de Las Palmas los días 10, 20 y último a las seis de la tarde de los meses de enero, febrero, marzo, abril, octubre, noviembre y diciembre y a las siete y media en los meses de mayo, junio, julio, agosto y septiembre, cerrándose la balija con media hora de anticipación en la Estafeta de Las Palmas. La salida del buque Correo del Puerto de Arrecife se ejecutará a las treinta horas de su llegada a aquel punto. Además de estas comunicaciones periódicas, las Estafetas de Las Palmas y Arrecife aprovecharán las eventuales que puedan presentarse para dirigir la correspondencia de una a otra Isla.

Lo que se noticia al público para su conocimiento.

Santa Cruz de Tenerife 22 de diciembre de 1854.- Pedro Gurrea.

En el número 55 del año siguiente se anuncia la subasta del servicio anterior de Las Palmas a Lanzarote.

En *El Omnibus* número 284 se expone la siguiente queja sobre Fuerteventura:

Nuestro corresponsal de Fuerteventura al indicarnos varias mejoras que deben adoptarse en aquella isla, nos recomienda eficazmente que llamemos la atención sobre el servicio de correos.

Al llegar a Puerto de Cabras la correspondencia, como no hay establecido un servicio regular de verederos, se entregan las cartas para el interior, a los arrieros o transeúntes que por casualidad se presentan, de modo que ha habido carta, según se nos asegura, que ha tardado en llegar a su destino tres meses.

Incalculables son por consiguiente los perjuicios que de aquí se siguen al comercio; los que negocian en granos, los que trafican con los productos de la isla, no pueden verificar sus transacciones, si se hallan establecidos a alguna distancia del puerto principal.

Todos estos perjuicios pudieran evitarse, si uniéndose estos mismos comerciantes y los Ayuntamientos que pertenecen a los pueblos más agricultores del interior, pagasen uno o dos verederos que dos veces por semana recogiesen en Puerto de Cabras la correspondencia, y la condujeran y repartieran por aquellos mismos pueblos.

Mejora es esta de mucha importancia y de pocos gastos, cuya realización recomendamos a los interesados, juzgando oportuno recordar también, que a la Autoridad compete tomar en este asunto la iniciativa, si aquel servicio continúa como hasta ahora en el mismo estado de lastimoso abandono.

Pocas fechas después leemos la siguiente nota:

Se ha alterado por disposición de la autoridad, los días de salida de los Co-

reos que desde esta ciudad se dirigen al interior de la isla y también los buques correo con el objeto que coincidan éstos con la publicación del *Boletín Oficial* para que los Alcaldes y Ayuntamientos reciban con prontitud las órdenes de este Subgobierno. Por consiguiente, saldrán los verederos los miércoles y sábados de cada semana, en lugar de los martes y viernes como antes se verificaba.

Al aparecer por segunda vez la palabra *verederos* se ha investigado sobre el sentido exacto que se le daba en Canarias a las personas que se dedicaban a esta labor y se llega a la conclusión que se trataba de los primeros Carteros de Enlace, o simplemente Carteros, puesto que en páginas anteriores hemos visto como la denominación de Cartero se le dio en principio al Administrador de la Oficina de Correos de La Laguna. Consultando al diccionario de la Real Academia nos da la siguiente definición: "El que va enviado con despachos u otros documentos para notificarlos, publicarlos o distribuirlos en uno o varios lugares".

Un dato curioso y complementario para tener un conocimiento más exacto de las necesidades postales de estos años nos las da *El Omnibus* de primero de mayo del mismo año señalando los siguientes habitantes por Islas:

Isla de Santa Cruz de Tenerife, 91.484 habitantes.

Isla de Gran Canaria, 68.332 habitantes y su capital, Las Palmas 14.308 almas.

Isla de La Palma, 31.403 habitantes.

Isla de Lanzarote, 15.526 habitantes.

Isla de Gomera, 11.386 habitantes.

Isla de Fuerteventura, 11.375 habitantes.

Isla de Hierro, 4.642 habitantes.

Total para todo el Archipiélago: 234.047 habitantes.

Si tenemos en cuenta su población y el grado de alfabetización de sus habitantes según la época, podremos fácilmente calcular el volumen del tráfico postal de cada isla, tanto por lo que afecta al correo rural, como al urbano.

XXIV

CORREOS CON LA PENINSULA

Como muy bien describe el General Martínez Campos, uno de los problemas fundamentales del Archipiélago Canario era la falta de unas comunicaciones frecuentes y regulares con la Península, y en opinión del que realiza este trabajo, las dificultades partían al haber enfocado en principio una subordinación de las comunicaciones con Canarias aprovechando los enlaces correos que partiendo de La Coruña rendían viaje a las Indias, haciendo escala obligada en los puertos canarios. Sin duda se eligió este sistema debido a la protesta que produjo en las Islas el establecimiento de un enlace por Cádiz por resultar demasiado gravoso para los isleños este servicio; el Gobierno tomó en consideración estas quejas y se decidió implantar el servicio por La Coruña aprovechando el enlace postal con América. Momentáneamente el problema se resolvió pero sin perspectivas de futuro, cuando el comercio y la industria se empezaron a desarrollar y la Administración estuvo bien organizada se empezó a acusar el fallo de esta decisión y se empezó a luchar para modificar el sistema establecido.

El momento oportuno para obtener unos buenos enlaces postales fue cuando se reconoció la necesidad y se dispuso la creación del servicio, una vez puesto en práctica ya fue más difícil su modificación, y a pesar de la fuerte campaña que se llevó a cabo en todo el archipiélago para demostrar lo anacrónico que resultaba el enlace por La Coruña, pasó bastante tiempo hasta que se consiguió su modificación. Para lograrla, tuvo que unirse todo el pueblo canario en una protesta clamorosa, inteligente y con una unidad de acción insospechada, elevando al Gobierno su petición con una argumentación tan evidente como de peso que sensibilizó a la Corte y se dispuso a estudiar y resolver el problema.

Así llegamos a 1852 fecha en que *El Progreso de Canarias* anuncia jubilosamente:

En los últimos días de este mes debe verificarse en Cádiz la subasta de los buques de vapor que han de traer la correspondencia a estas islas. En el pliego

de condiciones que al efecto han presentado al Gobierno de S.M. se establece que dichos buques permanescan en este puerto (Las Palmas) un día.

Como es de suma trascendencia el conocimiento de las condiciones con que se realizó la subasta, a continuación se detallan:

Dirección General de Correos

Pliego de condiciones para la subasta de la conducción de la correspondencia entre Cádiz y Canarias.

- 1.- El contratista se obligará a conducir la correspondencia y periódicos desde Cádiz a las Islas Canarias y viceversa, por término de dos años en buques de vapor de la fuerza conveniente para este servicio, haciendo dos viajes redondos cada mes, y deteniéndose a la ida veinte y cuatro horas en la Gran Canaria para entregar y recoger la correspondencia.
- 2.- Los días y horas de salida de las expediciones se fijarán por el Gobierno, el que podrá alterarlas según lo exija la conveniencia del servicio, avisando al contratista con dos meses de anticipación, sin que éste pueda dejar de cumplir exactamente con lo que sobre este punto se disponga, a menos de que el tiempo impida la salida del buque, cuya circunstancia habrá que justificarse con la oportuna certificación del capitán del puerto.
- 3.- El Gobierno o sus delegados podrán disponer, en caso necesario, que se retrase la salida de las expediciones, pero comunicándolo al contratista con la anticipación de 12 horas a la en que deba hacerse el buque a la vela; en este caso se indemnizará al respecto de 1.000 rs. por cada seis horas de retención.
- 4.- Fuera de las excepciones indicadas, cuando el contratista detenga la salida por cualquiera otra causa o motivo que no sea el de avería en el casco o la máquina debidamente justificada, pagará como multa la suma de 1.000 rs. por cada seis horas de detención.
- 5.- Los vapores destinados a este servicio no podrán hacer más escalas entre Cádiz y Canarias que las que el Gobierno disponga o autorice. Estarán también sujetos a las disposiciones vigentes dentro y fuera de los puertos.
- 6.- El Capitán del buque, como responsable de la custodia de la correspondencia deberá hacerse cargo de ella en la Administración del punto de donde parta, entregándola en la de término, tanto en la ida como al regreso.
- 7.- En el caso de apresamiento, naufragio o cualquier otro accidente que impidiese al buque volver a navegar, no tendrá derecho el contratista a reclamar cantidad alguna por indemnización de la pérdida que hubiere sufrido, pero deberá continuar prestando servicio en buque de vapor.
- 8.- Si conviniera al Gobierno aumentar el número de expedientes, lo avisará al contratista con dos meses de anticipación y si éste se conformase se aumentará el pago de la asignación proporcionalmente sirviendo de tipo el en que esté subastada la conducción. En caso de no conformarse el arrendatario, el

Gobierno contratará el aumento de expediciones con quien le convenga.

- 9.- Como tipo máximo para el remate se señala la cantidad de 360.000 rs. de vellón anuales, sin que el contratista tenga opción ni derecho a otras obven- ciones, ni intervenga la correspondencia cualquiera que sea el número y peso de la que haya de conducir.
- 10.- Será admitida en la licitación toda casa o sociedad nacional o extranjera que quiera interesarse en el servicio.
- 11.- Para presentarse en la subasta será condición precisa depositar previamente en la Caja General de Depósitos de Madrid o en las sucursales o Tesorerías de Rentas de las capitales que se expresan como dependencias de aquélla, la suma de 160.000 rs. de vellón en metálico o su equivalencia en papel de la deuda al precio de cotización en la plaza o bien en acciones de carreteras por todo su valor.
- 12.- La subasta se celebrará simultáneamente en Madrid, en la Dirección General de Correos, ante el Director del ramo, y en Barcelona y Cádiz, ante los Go- bernadores civiles de ambas provincias, asistidos de los respectivos Adminis- tradores de Correos, el día 1 de marzo próximo a la una de la tarde, anun- ciándose por tres veces en la Gaceta y en los Boletines Oficiales de las expre- sadas provincias, así como en las capitales de Palma de Mallorca, Canarias y Marsella.
- 13.- Las proposiciones se harán en pliegos cerrados, los cuales se presentarán en el acto de la subasta, acreditando al mismo tiempo el depósito de que ha- bla la condición 11. A cada proposición, y en distinto pliego separado, pero con el mismo lema acompañará la firma y el domicilio del proponente.
- 14.- Para extender las proposiciones se observará la fórmula siguiente:
"Me obligo a conducir la correspondencia pública y de oficio, y los pe- riódicos en buques de vapor desde Cádiz a Canarias y vice-versa, hacien- do dos expediciones al mes en viaje redondo y bajo las demás condicio- nes del pliego aprobado y publicado al efecto, por la suma anual de.....rs. de vellón".
Toda proposición que no esté redactada en estos términos, o que contenga modificaciones o cláusulas adicionales, será desechada para el remate.
- 15.- Si hubiere dos o más proposiciones iguales, se abrirá licitación a la vez por término de media hora, pero sólo podrán tomar parte en ella los autores de las proposiciones que hubieren resultado idénticas al modelo.
- 16.- La subasta no producirá efecto hasta la aprobación del Gobierno. Una vez hecha la adjudicación se elevará el contrato a escritura pública, siendo de cuenta del rematante los gastos de ella, y de una copia para la Dirección Ge- neral de Correos.
- 17.- La cantidad en que quede rematado el servicio se satisfará en la Administra- ción principal de correos de Cádiz por mensualidades vencidas.
- 18.- El contratista será responsable de todo el gasto que hubiere que suplir para

atender el servicio que por su parte dejare de prestar conforme a lo estipulado en las presentes condiciones quedando igualmente sujeto a cuanto previene el real decreto de 27 de febrero de 1852 respecto a subastas públicas, si una vez adjudicado el servicio se negare a otorgar la escritura o a llenar los demás requisitos necesarios para llevar a efecto el contrato.

Madrid 15 de febrero de 1852.- El Director de Correos, Angel Iznardi.

El Porvenir de Canarias en su número de 8-10 de 1853 comunica al Pueblo de Gran Canaria la noticia de la siguiente forma:

La *Gaceta* publica la siguiente R.O. sobre la conducción de la correspondencia entre Cádiz y Canarias.

Ilmo. Sr. he dado cuenta a S.M. la Reina del expediente instruido en esta Dirección relativo al establecimiento de vapores que conduzcan la correspondencia desde Cádiz a Canarias con todas las incidencias y particularidades que aparecen de la tramitación que elevaron en primero de marzo de 1862 los diputados de aquellas islas de las proposiciones presentadas por la casa Retortillo Hnos. que se acompañaban a la esposición de los diputados, de lo informado sobre el particular, por los ministerios de Hacienda, Guerra, Marina y Fomento y den la propuesta que para establecer el expresado servicio, presentó también el 28 de setiembre del citado año 1852 el actual contratista D. Jesús Crosa, teniendo en cuenta que en 28 de setiembre del citado año 1852 se aprobó en consejo de Ministros el pliego de condiciones bajo las cuales se anunció la correspondiente subasta, que ésta no tuvo efecto por falta de licitadores y que en 15 de febrero del año actual se acordó, también en consejo de Ministros un nuevo pliego para anunciar un segundo remate. Considerando que la subasta celebrada en Cádiz en 10 de marzo próximo pasado se formalizó con todas las circunstancias y publicidad que exige la ley, que la aprobación y adjudicación del remate tuvo efecto por real orden de 28 del mismo mes, que en consecuencia y como resultado de estos antecedentes se otorgó en 4 de abril siguiente la correspondiente escritura que, sin perjuicio y a pesar de todo se pasó el expediente original al Consejo Real en sesión de gracia y justicia y gobernación para que se consultara lo conveniente respecto la inteligencia que debía darse a los artículos 6, 7, 13, 24 y 25 del pliego de condiciones, con presencia de las reclamaciones de la Casa de Retortillo hermanos remontantes de dicho servicio, pidiendo el cumplimiento del contrato y de la circunstancia de haber presentado la expresada casa documento que acredita la propiedad del Vapor Guadalquivir, para que, unido al ya anteriormente consignado al mismo servicio sirva las espresadas conducciones.

La Reina, conformándose con lo consultado por el Consejo Real y de acuerdo con el parecer del de Ministros se ha servido mandar se lleve a efecto en todas sus partes la mencionada escritura.

De Orden de S.M. lo comunico a V.I. para su conocimiento y a fin de que

se proceda a establecer el nuevo servicio.- Dios guarde a V.E. muchos años.- San Ildefonso 7 de setiembre de 1853.- Egaña Director General de Correos.

Si bien en el artículo anterior se hace referencia a un contratista, don Jesús Crosa, que estaba efectuando un servicio parecido, puede afirmarse que la conducción del Correo desde Cádiz a las Islas Canarias y vice-versa, hasta la fecha de la puesta en vigor del contrato precedente era muy irregular y no ofrecía una garantía de seguridad, puesto que las embarcaciones del Sr. Crosa no eran a vapor y producían unos lapsus muy grandes de incomunicación. En realidad transportaba sólo el correo nacido en Andalucía, puesto que oficialmente hasta entonces el enlace era vía Coruña.

Sobre la puesta en marcha del nuevo servicio se ha encontrado la siguiente referencia publicada en la prensa de Santa Cruz de Tenerife:

Por la correspondencia del *Místico* llegado hoy a nuestra ciudad se han recibido cartas de la casa Retortillo Hermanos a su consignatario Houghton Houghton, anunciándole haber sido aprobado por el Gobierno la contrata para la conducción del Correo a estas islas cuyo servicio empezará el presente día 1 de octubre que saldrá de Cádiz el vapor *Rianzares* siguiendo el mismo itinerario que en estos últimos viages, el cual se publicará en nuestro número próximo.

No es precisamente en el próximo número donde se encuentra el itinerario de los buques correo sino es con bastante posterioridad cuando se puede leer el siguiente suelto:

VAPORES CORREOS ESPAÑOLES

Itinerario que ha de regir para el servicio de dos espediciones mensuales de Cádiz a Santa Cruz de Tenerife y viceversa.

De Cádiz a Santa Cruz de Tenerife:

Sale de Cádiz los días 1 y 16 de cada mes y llega a Santa Cruz los días 6 y 20 de cada mes.

De Santa Cruz de Tenerife a Cádiz:

Sale de Santa Cruz los días 8 y 22 de cada mes y llega a Cádiz los días 12 y 28 de cada mes.

NOTA: Las escalas que estos vapores harán por la Madera; serán el 1 de cada mes a la venida y el 22 a la ida.

Agentes en esta capital Sres. D. Virgilio Chirlanda y Hermano.

Ya desde la puesta en práctica de este nuevo enlace oficial, la casa

Retortillo Hermanos no cumplió con la cláusula del contrato por la cual ordenaba la escala de un día en Gran Canaria, lo que motivó la publicación de la siguiente información quejándose de este incumplimiento que perjudicaba ostensiblemente a Gran Canaria.

LINEA DE VAPORES-CORREO ESPAÑOLES

Entre Cádiz y esta provincia de Canarias.

En el número 121 del *Boletín Oficial* del primer distrito, correspondiente al 7 del presente mes de octubre, leemos la Real Orden siguiente:

CORREOS.- Negociado 2.- Ilmo. Sr. He dado cuenta a S.M. la Reina del espediente instruido en esa Dirección, relativo al establecimiento de vapores que conduzcan la correspondencia entre Cádiz y Canarias, con todas las incidencias y particularidades que aparecen de la tramitación del mismo; y S.M. en vista de la exposición que elevaron en 1 de marzo de 1852 los Diputados de aquellas islas; de las proposiciones presentadas por la casa Retortillo Hermanos, que se acompañan a la exposición de los diputados; de lo informado sobre el particular por los Ministerios de Hacienda, Guerra, Marina y Fomento, y de la propuesta que para establecer el expresado Correo presentó también en 28 de diciembre del citado año de 52 el actual contratista don Luis Crosa teniendo en cuenta que en 12 de noviembre del mismo año se aprobó en Consejo de Ministros el pliego de condiciones bajo las cuales se anunció la correspondiente subasta; que ésta no tuvo efecto por la falta de licitadores; y que en 15 de febrero del año actual, se acordó también en consejo de Ministros, un nuevo pliego para anunciar segundo remate:

Considerando que la subasta celebrada en Cádiz en 10 de marzo próximo pasado se formalizó con todas las circunstancias y publicidad que exige la ley: que la aprobación y adjudicación del remate tuvo efecto por Real Orden de 28 del mismo mes: que en consecuencia, y como resultado de estos antecedentes, se otorgó en 4 de abril siguiente, la correspondiente escritura, que sin perjuicio, y a pesar de todo se pasó después el espediente original al Consejo Real en secciones de Gracia y Justicia y Gobernación, para que consultara lo conveniente respecto a la inteligencia que debía darse a los artículos 6, 7, 13, 24 y 25 del pliego de condiciones, con presencia de las reclamaciones de la casa Retortillo Hermanos, rematantes de dicho servicio, pidiendo el cumplimiento del contrato, y de las circunstancias de haber presentado la expresada casa el documento que acredita la propiedad del vapor Guadalquivir para que unido al ya anteriormente consignado al mismo sirvan las expresadas conducciones.

La Reina conformándose con lo consultado por el Consejo Real y de acuerdo con el parecer del de Ministros, se ha servido mandar se lleve a efecto en todas sus partes la mencionada escritura.

De Orden de S.M. lo comunico a V.I. para su conocimiento, a fin de que se

proceda a establecer el nuevo servicio, formando al efecto los oportunos itinerarios.- Dios guarde a V.I. muchos años.- San Ildefonso 7 de setiembre de 1853.- Egaña. Sr. Director General de Correos.

En el número 124 del mismo periódico oficial fecha 14 del propio octubre, encontramos con el número 164 esta circular:

Para mayor inteligencia de la Real Orden de 7 de setiembre último inserta en el Boletín Oficial de 7 del actual, disponiendo el cumplimiento del contrato celebrado para la conducción de la correspondencia desde Cádiz a estas Islas, he dispuesto publicar el pliego de condiciones bajo las cuales tuvo lugar la subasta de dicho servicio a favor de la casa Retortillo Hermanos, de la espresada ciudad.- Santa Cruz de Tenerife 8 de octubre de 1853.- José J. Monteverde.

En efecto aparecen a continuación de esta circular, con el epígrafe *Dirección General de Correos*, las condiciones bajo las cuales la conducción de la correspondencia entre Cádiz y Canarias se sacan a subasta pública. Dice la primera: "El contratista se obligará a conducir la correspondencia por el término de seis años, dos veces al mes desde Cádiz a Santa Cruz de Tenerife y desde Santa Cruz de Tenerife a Cádiz, haciendo dos viajes redondos por medio de vapores: a la ida se detendrán los buques en Gran Canaria para recojer la correspondencia.

Desde luego nos llamó sobremanera la atención el que en esa condición primera, copiada en el periódico oficial del primer Distrito no se fijase el tiempo que deberían detenerse los vapores en Gran Canaria para tomar la correspondencia, puesto que teníamos la idea de que en la esposición de nuestros diputados, que se cita en la Real Orden que encabeza este artículo, y que promovió o activó el espediente y contrató a que la propia Real Orden se refiere, se pedía que los vapores se detuvieran un día en Gran Canaria; recordandò al mismo tiempo que así se establecía en la primera de las condiciones publicadas para la subasta en el número 50 de la *Gazeta de Madrid* del sábado 19 de febrero de este año; y considerando por último que sólo por la venida y detención de un día en Gran Canaria fue por lo que la casa Retortillo Hermanos exigió que la subvención fuese nada menos que de medio millón de reales, pues establecida ya su línea de vapores entre Cádiz y Santa Cruz de Tenerife, hubiera sido monstruoso que sólo por traer la correspondencia y dar los viajes cada quince días en lugar de cada veinte como los estaba dando exigiera y obtuviera, sin hacer más escala ni tener otras detenciones ni gastos, la excesiva suma de 500.000 rs.

Nuestra reminiscencia no fue inexacta; primero porque alguno de los diputados que hicieron la mencionada exposición nos ha asegurado que efectivamente en ella se pedía la escala y detención en Canarias de *un día*; segundo: porque se nos ha asegurado además que efectivamente la casa Retortillo Hermanos, aceptó luego esa condición y en ella fundaba lo excesivo de la subvención; tercero: (Y esto desvanece toda duda) porque hemos traído a la vista la citada *Gaceta* número 50 de este año y hemos leído en ella:

Dirección General de Correos.- Condiciones bajo las cuales se saca a pública subasta la conducción de la correspondencia entre Cádiz y Canarias: 1.- El contratista se obligará a conducir la correspondencia por el término de seis años, dos veces al mes desde Cádiz a Santa Cruz de Tenerife y desde Santa Cruz de Tenerife a Cádiz, haciendo dos viajes redondos por medio de vapores a la ida se detendrán los buques *un día* en la Gran Canaria para recoger la correspondencia.

Que esta fue la primera condición bajo la cual se anunció la subasta, lo comprueba de un modo evidente la repetida *Gaceta*, número 50, que bajo la misma condición se hizo y aprobó la subasta, sin alteración alguna, se desprende terminantemente de la Real Orden de 7 de septiembre del mismo año que insertamos al principio: que por el Consejo Real no se hizo alteración alguna en la propia condición después de verificado el remate y de otorgada la escritura en 4 de abril, también se demuestra por la repetida Real Orden de la que aparece que sólo se consultó al Consejo Real respecto a la inteligencia que debía darse a los art. 6, 7, 13, 24 y 25 del pliego de condiciones y por consiguiente quedaron todas las demás entre ellas la primera sin alteración ni duda alguna.

¿Por quién, pues, se ha variado después de todos estos antecedentes, esa condición primera, relevando al contratista de la obligación de detenerse los buques *un día* en Gran Canaria, y se ha dejado a voluntad del mismo o de los capitanes el tiempo de la detención? ¿Por qué esa misma condición primera aparece en el periódico oficial del Primer Distrito sin la palabra *un día*, que tiene la misma en la *Gaceta* de Madrid número 50? ¿Cómo, si unas y otras condiciones son *bajo las cuales se saca a subasta la conducción de la correspondencia entre Cádiz y las Islas Canarias*, aparecen tan diversas respecto de la primera? Preguntas son éstas tan naturales como imposibles de contestar por nuestra parte, pues no podemos persuadirnos que el Gobierno de S.M. ni la Dirección General de Correos hayan hecho semejante variación después de terminado el expediente y aprobado, escriturado y mandado llevar a efecto el contrato; mucho menos cuando esa variación redundaba en notable perjuicio del servicio público: menos aún podemos creer que se haya introducido por el digno Subgobernador del Primer Distrito, tampoco no incumbe ni nos interesa descubrir su autor, sino excitar el celo de nuestro Subgobernador para que haga notar al Gobierno de S.M. una variación

tan sorprendente como perjudicial, y solicite del mismo haga cumplir la condición auténtica y genuina que sirvió de base a la subasta y al contrato. Mas también nos ocuparemos por nuestra parte en otro número de los graves inconvenientes que tiene para el servicio público el no cumplirse la repetida condición cual se contiene en la *Gaceta*, y dejar al albitrio de los contratistas o capitanes el tiempo de la detención de los vapores en Gran Canaria; a no ser que se haya suprimido también de la contrata esta escala, en cuyo caso es inútil ocuparnos de ella; supresión que debemos creer porque en el número 158 de *El Eco del Comercio* de Santa Cruz de Tenerife, vemos anunciado el itinerario entre el mismo Puerto de Santa Cruz y Cádiz e indicada la escala en Madera y no se hable de nuestra escala en Gran Canaria, porque sin duda se ha suprimido, pues no alcanzamos haya otra razón para omitirla en el itinerario mencionado.

Como este periódico acabó de publicarse en 1853 no quedan expuestos los inconvenientes que aseguró expondría en otro número, pero en 1854 empezó a publicarse otro periódico *El Canario* y en su número 2 insiste en la queja iniciada por el anterior diario y al defender los intereses de Gran Canaria en la mejora de las comunicaciones postales no hace sino recoger la antorcha de las reclamaciones de *El Porvenir de Canarias*. Su exposición la hace de la siguiente forma:

No hace muchos días que leíamos en uno de nuestros colegas de Madrid; en las *Islas Canarias continúan las cosas en el mismo estado que tenían bajo la dominación Sartorius y del triste mando del general Ortega*. Por desgracia nosotros reproducimos las mismas palabras que dicho colega, lamentando que el Gobierno de S.M. no haya aún adoptado las medidas conducentes a desarraigar de entre nosotros la arbitrariedad y el exclusivismo, la ilegalidad y los abusos.

El Canario cuyos trinos tienen por misión hacerse oír donde quiera que la justicia sea asequible en favor de los intereses que representa, toma sobre sus débiles alas la enojosa tarea de ir denunciando los males, a fin de obtener el remedio que los conjure. No le arredra, no, el temor de que se le enjaule, porque desde el cautiverio también trinará, y tanto, que aún pobre viviente tiene la intención fija, listo el pico, defiende una causa justa, le sobran razones en que apoyar sus asertos, y ante un baluarte tan poderoso no teme los picotazos de algún pajaraco de mala raza, que torpe y grosero no tenga más razón que la fuerza, más inteligencia que su ambición, ni más objeto que la destrucción de las demás aves para engalanarse con sus plumas.

Nuestros lectores disimularán el estilo que hemos adoptado en este artículo por aquello de que hay verdades amargas que no se pueden decir; pero acordándonos de aquel otro adagio: al buen entendedor pocas palabras, hemos creído que nos comprenderán fácilmente y harán justicia a nuestra resolución.

Hecha pues esta salvedad, que no carece de objeto, nos proponemos llamar la atención de nuestros lectores, y en particular del Gobierno de la Nación, acerca de uno de los servicios públicos más importantes y que hasta ahora, por desgracia, en las Canarias corre pareja con algunos otros, por una senda muy tortuosa.

Se encamina hoy pues nuestro canto hacia la contrata celebrada por el Gobierno de su Majestad en el año último con la casa Retortillo de Cádiz. No nos detendremos en si ha sido o no onerosa para el Estado o en si sus resultados están en armonía con los estipendios que origina; es éste, pues, un hecho consumado sobre el cual son inútiles hoy nuestras observaciones e infructuosa toda controversia.

Así pues, nosotros sólo nos limitamos a reclamar lo justo, a que se cumplan los compromisos contraídos, y a que se sepa de una vez, si es cierto que el pliego de condiciones bajo el cual tuvo efecto la contrata se alteró al tiempo de celebrarse la escritura, sólo con el piadoso objeto de favorecer sanos deseos y de robustecer el bolso al dueño de los Vapores.

Recuerda nuestro *Canario*, que en el pliego de condiciones indicado se decía, que al venir los *Correos* permanecían todo *un día* en la Gran Canaria, y aunque no comprendía la razón porque luego se demorasen tres en el Puerto de Santa Cruz, sin embargo, se resignó con la tregua que se nos concedía, confiado en que al fin el Gobierno de S.M. mejor enterado de los hechos, sabría apreciarlos reformando aquella disposición en la parte que fuese conveniente. Mas, grande fue nuestra sorpresa al ver que ese día con que nos contentábamos se convirtió en unas pocas horas, pero tan inseguras como nuestra propia existencia, porque éstas varían en consonancia con la buena voluntad que nos profesa la autoridad que nos gobierna, y a la par con su galantería.

Entre tanto los intereses de esta Isla sufren, y se debilitan; la correspondencia oficial y particular se queda en esa administración; por eso no importa, porque para ciertas gentes es asunto de mucha mayor trascendencia que el Sr. Comisionado de la Junta de Tenerife vaya a Cádiz con las menos molestias posibles; que el Sr. D. Jaime Ortega no sufra unas horas de mareo en el puerto de Las Palmas, que los cazadores de Madrid no padezcan tampoco esas crueles fatigas que en verdad rinden y reducen a la nulidad a valientes tan esforzados como ellos mismos; en fin, todo importa más que la correspondencia de los vecinos e hijos de Gran Canaria, que la de la Audiencia del Territorio y la del Obispado de Canarias; y no puede decirse otra cosa cuando observamos, que unas veces se suspende la venida del Vapor, y en otras se anticipa sin previo aviso la hora de su salida, y esto también porque unas veces así se le antoja disponerlo un general "bonito", y porque haya en otras una autoridad tan galante o condescendiente, que no pueda negarse a una indicación oficial, o amistosa que al efecto se le haga, aún cuando sea su deber el comprender, que cede en perjuicio de una gran porción de sus administrados.

Nos referimos en particular, por ser ya el tercer caso y el más reciente en estos dos últimos meses a lo ocurrido en el último viaje del Vapor Rianzares; perdonen nuestros lectores "Independiente" al cual vimos con sorpresa remontar la isleta a las ocho y media de la mañana y una hora después vimos asimismo a su Capitán acercarse a nuestro muelle, y pedir la correspondencia para las diez de la misma mañana.

Gracias a que este Sr. Gefe civil hecho cargo de la impresión que semejante nueva había de ocasionar en el público, y de los graves perjuicios que del mismo modo se habrían de seguir, si esta vez más se quedaba dicha correspondencia en poder de sus dueños, acordó suspender la marcha del repetido buque hasta la hora de las doce, dando así tiempo a que el público se enterase y pudiera enviarla, y aún así, nos consta positivamente que muchas personas dejaron de hacerlo por falta de tiempo.

Vean así pues nuestros lectores, el mal que hoy denuncia *El Canario* cuyo alto trinar espera herirá los oídos del Gobierno supremo, de quien también espera una resolución enérgica que ponga término al abuso que deja indicado, y cuyas consecuencias son más lamentables que lo que suponen las personas que las causan. *El Canario*, pues, se dirige desde luego al Gobierno de S.M. porque habita bajo un cielo esplendente, respira un aire libre, lo alimenta una atmósfera muy pura, y luego porque elevado a una altura tan colosal, creemos que no llegarán hasta allí ciertas mezquindades de localidad, que puedan embarazar su acción y que envueltas entre las emanaciones sulfurosas del Teide, tienen ya demasiada infestada la templada zona en que habitamos.

La queja fue dura y destemplada pero reflejaba un sentimiento de frustración por una aspiración que, a pesar de haber sido aceptada por el Gobierno y admitida en el contrato, no se cumplía y se esfumaba.

El número 14 del mismo periódico insiste en la queja, y ya apunta la posibilidad de rescisión del contrato con la casa Retortillo Hermanos por incumplimiento de la cláusula primera del contrato, circunstancia que se tuvo que llegar al poco tiempo, ante la persistencia de los vapores en no hacer escala en Gran Canaria.

Artículo publicado en *El Canario*:

En nuestro número 2 deplorábamos el abandono con que las autoridades que nos gobiernan miraban nuestros intereses, cuando permitían que el capitán del buque vapor Correo entre Cádiz y estas Islas variase las horas de escala que según la contrata debía permanecer en el puerto de Las Palmas, causándose así gravísimos perjuicios al comercio y a los negocios públicos y particulares; y decíamos también que ya era tiempo de que se pusiese término a un abuso que ha

tomado más colosales proporciones en estos últimos tiempos, cuando de orden de las mismas autoridades ha marchado el Vapor para la Península directamente desde Santa Cruz de Tenerife, o cuando se ha prevenido al Capitán que no permaneciese en esta ciudad sino una o dos horas.

Que durante la época en que los destinos de la España estaban en manos de una camarilla bien conocida ahora y antes de ahora, sucedieran éstas y otras arbitrariedades, lo comprendíamos perfectamente por las circunstancias que mediaban entre la casa de Retortillo y alguno de los más influyentes miembros de esa camarilla; pero cuando ésta se hundió en el abismo de que nunca debió haber salido, cuando el despotismo a la anterior administración viciosa y exclusivista del ministerio Sartorius, ha sucedido un sistema liberal y un gobierno justo y reparador cuyas principales tendencias deben ser la reforma de todos los abusos, debíamos esperar que se hiciera cumplir la contrata en todos sus artículos o que se rescindiera como gravosa para el Tesoro.

Hemos sabido que el Gobierno ha adoptado este último partido. El vapor *Independiente* ha dejado de llegar a estas islas los días 6 y 20 de este mes, y los periódicos nos anuncian que se ha abierto nueva contrata, una de cuyas condiciones es que los vapores den tres viajes mensuales en lugar de dos que hasta ahora han dado; pero al mismo tiempo *El Comercio* de Cádiz indica la probabilidad de que la casa de Crosa realice la contrata para efectuar la conducción de la correspondencia en buques de vela.

Nosotros, sin dar entero crédito a esta última especie y sin poder tampoco dejar de admitirla, siquiera por la circunstancia de haberla publicado nuestro autorizado colega de Cádiz, nos vemos precisados a consignar en nuestras columnas que la contrata hecha en los términos que se indica causará más perjuicios en Las Islas que pudiera habernos causado las faltas que ya hemos denunciado de parte del anterior contratista. Pocas reflexiones se necesitan para conocer que cuando todos los pueblos están continuamente tratando de acercarse por medio del vapor, es un contrasentido que las Islas Canarias permanezcan alejadas de la metrópoli, sin comunicaciones fijas: los inconvenientes de tal sistema, los perjuicios que ocasionará a todas las clases en general son un axioma que no requiere más que enunciarse para ser comprendido. Por eso nos limitamos hoy a dejarlo consignado, proponiéndonos ocuparnos con más detención del importante ramo de las comunicaciones marítimas, si la próxima contrata se realiza sobre bases que no sean las que convienen al estado en que se encuentra nuestra provincia, digna por muchos títulos de la preferente atención del Gobierno.

Efectivamente al poco tiempo de haberse escriturado la contrata de vapores fue denunciada por el Gobierno por incumplimiento de la primera de las cláusulas, anunciándose nueva contrata para establecer un servicio de transporte del Correo cada diez días.

El Canario número 26 de 26 de diciembre de 1854 vuelve a insistir al tiempo que denuncia la pobreza de enlaces interinsulares de la siguiente forma :

Con frecuencia leemos en *El Eco del Comercio* artículos bien razonados sobre la necesidad de volver a establecer entre estas Islas y el puerto de Cádiz las líneas de vapores Correos, que no ha mucho conducían en días determinados la correspondencia. Nosotros, deseosos tanto como nuestro colega, de la prosperidad y fomento del comercio, y conociendo como ya lo hemos dicho en nuestros números anteriores, que el establecimiento de buques de vela para esta clase de servicio, es ya un absurdo que ningún gobierno liberal y progresista debe consentir, unimos desde luego nuestra voz a la suya para reclamar contra el resultado de la subasta si ésta no llena cumplidamente los deseos y necesidades de la Provincia.

Pero ya que en este asunto somos de la misma opinión del *Eco*, quisiéramos que éste también pensara como nosotros sobre el estado en que se halla la correspondencia pública entre estas Islas. Tiempo hace que *El Canario* se hubiera ocupado de este particular, que es para todos los Isleños de tan vital interés, si las circunstancias en que nuestro periódico ha principiado sus tareas no le hubiesen impedido hacerlo hasta ahora. Más cuando ya las elecciones se han efectuado, elecciones que son un modelo de libertad electoral, y que tan cumplidamente representan la voluntad general de las Canarias, y cuando nuestros adversarios enmudecen ante las razones que en pro de la capitalidad de Las Palmas o de la división completa de la Provincia, les hemos presentado sucesivamente en nuestros números anteriores, tiempo es ya, repetimos, de ocuparnos de ese otro asunto que también ofrece, por desgracia, ancho campo a nuestras reflexiones.

No nos detendremos a probar la necesidad e importancia de las comunicaciones en un país como el nuestro; todos estamos convencidos de ello, y sabemos que sin aquéllas no hay prosperidad, bienestar ni engrandecimiento para los pueblos isleños. Esto supuesto, ¿existen en nuestra provincia, esas comunicaciones regulares y periódicas que son ya un elemento indispensable en este siglo? ¿Existe un servicio bien organizado de Correos entre las Islas? ¿Lo hay en cada una respecto de sus pueblos interiores? Sentimos tener que responder negativamente a todas estas preguntas. La viciosa administración que nos rigiera antes de la instalación de los distritos, nunca pudo ni supo ocuparse de este interesantísimo ramo; por eso tan pronto como el decreto de división se publicó, y las oficinas se instalaron, nuestro celoso y digno Subgobernador estableció un correo quincenal entre esta Isla y las de Lanzarote y Fuerteventura, que es el primero que aquí se planteará con un orden regular. No se nos oculta que aquella distancia era aún muy grande, pero estamos seguros que a no haberse suprimido el distrito, el correo en vez de ser quincenal hubiera sido de cuatro o cinco días.

Al presente viene y va el Correo cuando Dios quiere, habiéndose dado el caso inaudito de estar en la Isla de Lanzarote hasta cuarenta días sin correspondencia.

Sin embargo todos estos males y otros infinitos que repetidas veces ha denunciado *El Canario*, ya van remediándose gracias a la "unidad provincial" y esperamos, si élla continua, ver Las Canarias convertidas en un Paraíso Terrenal. Por de pronto nuestro colega *El Eco* anuncia el establecimiento de un correo cada diez días entre Tenerife y La Palma que principiará sus servicios desde el primero de enero; respecto a nosotros, aunque no fija plazo nos promete igual beneficio. Ya no tenemos pues motivo para fundar nuestras quejas, con un correo fijo entre Las Palmas y Santa Cruz que nos ofrezca cada diez días la seguridad de comunicación recibiremos las cartas con tanta prontitud como las de Pequín.

"Esto se llama verdadero progreso". . .

Por nuestra parte creemos firmemente que si los dos pueblos principales de este archipiélago no estuvieran, mal que le pese al *Eco*, tan profundamente divididos no fuera empresa difícil establecer un Correo diario entre las dos Islas. Esto es lo único que satisfaría completamente las necesidades de nuestro Comercio, de nuestra creciente industria y de nuestra continua esportación.

Al quedar anulado el contrato de la conducción del correo con la Casa Retortillo, las comunicaciones postales con la Península momentaneamente sufrieron un retroceso y una penuria tan grande que se dejó sentir en todos los aspectos de la vida insular. Las gestiones para una nueva contrata fueron lentas y se sufrió además del tiempo necesario para el anuncio y concesión, la desilusión de una prórroga de este estado al declararse desierta la subasta.

NUEVOS RETRASOS EN LA RECEPCION DEL CORREO EN LANZAROTE Y FUERTEVENTURA

Esta penosa falta de comunicación se dejó sentir en todos los ambientes quedando reflejada con esta dolida queja:

Si no estuviéramos seguros de que las Islas Canarias se hallan situadas a 250 leguas de la Península; y si no supiéramos también que para salvar esta distancia sólo se necesitan en el día setenta y dos horas, llegaríamos a creer que por un milagro de la providencia estas islas habían sido trasladadas al Océano Pacífico, y aún así estrañaríamos que nuestras relaciones con la Península fueran tan poco frecuentes. Estamos persuadidos que después que los vapores han dejado de dar sus viages quincenales a nuestros puertos se reciben con mas prontitud en España noticias de la China que de las Islas Canarias, en cuanto a nosotros hace un mes que nada sabemos de lo que pasa en el mundo, y esto en unas circunstancias tan críticas como las que vamos atravesando, cuando una asamblea soberana trata de reconstruir nuestro edificio público y social, cuando las reformas, los proyectos, las mejoras, se suceden sin interrupción; cuando los pueblos sintiendo revivir en su seno ese espíritu de vida propia que por tanto tiempo yaciera amortiguado, se lanzan sin temor por esa senda desconocida, cuya entrada le han abierto las pasadas generaciones a costa de tanta sangre, de tantas lágrimas de tantos sacrificios heroicos consumados en aras de ese ser abstracto y querido que llaman libertad.

La primera necesidad de una provincia que se encuentra por su posición excepcional en nuestras circunstancias, es el establecimiento de una correspondencia, pronta, segura y rápida, que haga desaparecer la distancia, que nos una a nuestros hermanos de la Península, que nos identifique con sus miras, con sus pensamientos, con sus ideas. Esta necesidad, que todos reconocemos, no debe ser satisfecha a medias, sino por completo; buques de vapor y no de vela queremos, y que estos vapores hagan sus viages, si es posible, todas las semanas. Cualquier obstáculo, y serán muchos, que se presenten para la realización de este proyecto, deben desaparecer ante esa suprema necesidad. El porvenir de nuestra agricultura, de nuestra industria, de nuestro comercio, de nuestros intereses más caros, está en proporción de los medios que tengamos para comunicarnos con el resto del mundo, nuestros caminos de hierro son los vapores que nos acerquen a Cádiz, mientras estos no existan o se haga el servicio con buques de vela, sucederá lo que estamos viendo, lo que todos lamentamos y lo que no quisiéramos que se repitiese.

Si de estas consideraciones principales sobre el estado de nuestras comunicaciones con la Península, pasamos ahora a las que nos sugiere el de las islas entre

si, y en particular con la de Tenerife, nuestro artículo se haría interminable, o lo que sería peor, duro en demasía. Nos abstenemos pues de entrar de lleno en la cuestión, reservándonos el derecho para cuando el pensamiento sea libre; para cuando el hombre, que de tantas libertades dicen que goza en el día, llegue a poseer la más hermosa de todas, la única verdadera, la libertad del pensamiento; el derecho sacrosanto de decir la verdad; de hablar según su conciencia, sin que para ello sea un obstáculo insuperable su pobreza.

Algún tiempo hace que el *Eco del Comercio* nos anunciaba en uno de sus artículos reformas de bastante consideración en ese ramo importante de que nos vamos ocupando; sus resultados aún no los hemos visto, pero esperamos, porque gracias a Dios, nosotros los Canarios tenemos mucha paciencia. Esperemos, que, el Correo llegará sin duda alguna, y si tan pronto no llegare, ahí quedarán nuestros nietos que se encargarán de recibirlo.

Muchas veces, y cuando deseamos recibir alguna noticia de Lanzarote o de Fuerteventura, nos disponemos a pedirla con un mes de anticipación, seguros de que no antes obtendremos su contesto; y esto sucede entre islas que apenas distan entre si 18 leguas; y en unos mares donde casi nunca rugen los huracanes, ni se oye estallar el trueno, ni caer el rayo; esto sucede en un país donde tan fácil y barato es el arreglo de una contrata con buques de cabotaje que más ligeros que vapores surcan en todas direcciones con viento contrario o favorable nuestro archipiélago.

Ya sabemos que a esto se nos contestara que no todo puede hacerse en un día, que la hacienda pública se halla exhausta de caudales que un déficit que diariamente se aumenta, y cuyo alcance es ya de mucha consideración, pero sin entrar en el examen de las causas que motivan y han motivado estos apuros del erario, contestaremos con una sola reflexión a nuestros adversarios. Hubieran permanecido las Islas divididas en dos distritos administrativos y otra fuera la situación actual de la provincia, otros sus adelantos, otro su porvenir.

Esta observación que no hará más que arrancar una sonrisa de compasión o desprecio a los que todo lo ven hermoso bajo el sistema administrativo que nos rige, y tantas veces lo hemos demostrado en nuestro periódico con razones cuya contestación estamos aún esperando que nos creemos dispensados por ahora de añadir nada en su apoyo.

Quede pues consignado, mientras no se nos pruebe lo contrario, que todos los males de que diariamente nos quejamos, y otros que nos vemos condenados a callar, desaparecerían en bien de todas y cada una de Las Islas Canarias, si esa unidad provincial, que sólo a Santa Cruz aprovecha, si esa centralización imposible y de tan fatales resultados en una provincia como la nuestra no es reemplazada por otra organización, mas en armonía con nuestros intereses, con nuestras necesidades y con lo que la práctica y los deseos de la mayoría de estos habitantes han pedido ya al Gobierno de S.M. al Congreso soberano y a la Nación.

Como se desprende por el artículo anterior, al quedar sin efecto el contrato de los barcos vapores, de forma provisional se volvió al transporte del Correo en buques de vela hasta lograr una nueva subasta que pasó las siguientes vicisitudes:

CORREOS. *El Omnibus* n. 4 de 1855.—

No hace todavía muchos meses que leímos con satisfacción en el Eco del Comercio de Santa Cruz de Tenerife un artículo sobre la necesidad del establecimiento de un vapor destinado a la circunnavegación entre nuestras islas que dedicándose al comercio de cabotage facilitase al propio tiempo las comunicaciones de los principales pueblos de la provincia, haciendo de este modo más rápida y eficaz la acción judicial y gubernativa, y que destruyese enteramente el perjuicio que se causa a esta isla por el retraso con que algunas veces se recibe el Correo, llegando en varias ocasiones seis u ocho días después de haber arribado a Santa Cruz.

Todos estos beneficios contábamos recibir con el establecimiento de un vapor interinsular, de cuya concesión por parte del Gobierno oímos hablar solamente al Eco del Comercio, y aunque intimamente persuadidos como este periódico, de que todavía se tocaban algunos inconvenientes para que se pudiese instituir desde luego el vapor entre nuestros puertos, estábamos enteramente de acuerdo también con los medios que proponía para su pronta realización; así esperábamos que, vencidos al fin los obstáculos que se oponían y aceptada por el Gobierno la proposición con las condiciones que apuntaba el mismo periódico, no tardaríamos en ver remediado un mal de tanta consideración tan notablemente perjudicial a los intereses particulares y al comercio por el retardo, con que ya hemos dicho se recibe la correspondencia de la Península y a veces la de las mismas islas.

Es una verdad innegable también que tales acontecimientos no se repiten con mucha frecuencia pues generalmente cada tres días arriban a esta ciudad los buques que hacen el comercio de cabotage entre este puerto y el de Santa Cruz, pero está fuera de duda también que suele darse el caso, como ya se ha dado, no hace mucho tiempo, en que sus comunicaciones se han interrumpido por espacio de seis u ocho días, concurriendo con esta interrupción precisamente con la llegada del Correo. Y la razón de esta demora la encontramos suficientemente explicada con la consideración de que, como ningún interés mueve a los dueños de los barcos a apresurar su partida a esta Isla esperan primero embarcar los efectos que han de conducir, sin darse prisa alguna a habilitarse pronto para traer consigo la correspondencia.

Estos males se evitaban ciertamente con el establecimiento del vapor interinsular; pero transcurridos ya algunos meses, después que se formó aquel proyecto, sin que se haya vuelto a hablar, que sepamos nosotros del asunto y continuando siempre los mismos perjuicios se hace indispensable adoptar por nosotros

mismos otros medios, que sino correspondiesen en un todo, como fuera de apetecer a nuestros deseos evitarán por lo menos demoras tan largas y perjudiciales a los intereses públicos y privados.

Y estos perjuicios son hoy, tanto más notables, cuanto que tratándose en la metrópoli asuntos de tan vital interés y multiplicándose cada día las comunicaciones entre los pueblos de España, tenemos el pesar de que siendo nosotros una parte, aunque pequeña de élla, llegan las noticias a nuestras islas cuando ya han pasado quince o veinte días después de haber tenido lugar los acontecimientos a que aquellas se refieren.

¿Por qué no se ha hecho con esta Isla lo que la Autoridad Civil superior ha llevado a efecto con las de La Palma y La Gomera, entre las que han establecido comunicaciones con la villa de Santa Cruz?

La única objeción que a esto pudiera presentarsenos es la de que habiendo con tanta frecuencia entre los dos puertos de Santa Cruz y Las Palmas buques de cabotage que hacen el comercio interior, los mismos nos ponen en comunicación directa cada tres o cuatro días. Pero esto, a nuestro entender no satisface las necesidades de un comercio activo y una creciente industria, porque todo lo que al presente no sea una comunicación diaria exacta y segura, en cuanto puede permitirlo un buque de vela, creemos sinceramente que no facilita las relaciones comerciales y agrícolas de ambos pueblos, y esto es tanto más cierto cuanto que nada demuestra más el adelanto de los pueblos que la frecuencia de las comunicaciones; y es extraño que siendo esta isla y la de Tenerife las más considerables de la provincia se lamenten todavía hoy males que hace mucho tiempo debieran haber desaparecido, y que no sería de extrañar aconteciesen hace cincuenta años cuando no se agitaba en la Metrópoli cuestiones de tan vital interés, ni la Europa toda era el teatro de tan notables acontecimientos como los que hoy se tratan. Motivos ambos que no sólo escitan la curiosidad universal, sino que afectan de una manera particular al comercio y la navegación.

No insistiremos más por hoy sobre este asunto. Reservamos tratar en otro número de los medios más adoptables a nuestro juicio para hacer desaparecer los perjuicios que experimentamos, ocasionados por la tardanza de las comunicaciones entre esta ciudad y el Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

Al restablecerse el enlace postal por Cádiz por buques de vela era evidente que no tocaban el Puerto de Las Palmas, depositaban la correspondencia en Santa Cruz de Tenerife, y se enviaba a las Islas orientales aprovechando los buques de cabotaje que frecuentaban los puertos, motivando una irregularidad e inseguridad en los Correos, aparte del constante retraso que cercenaba el desarrollo de Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura.

Insiste *El Omnibus* en este lacerante tema de la siguiente forma:

Correos. No es ciertamente de difícil realización el medio que hoy vamos a proponer para extinguir, si no del todo, los males que tocamos con las demoras que sufre el Correo de la Península en el puerto de Santa Cruz, al menos para disminuir en gran parte los perjuicios que con estas mismas demoras se ocasionan a esta Isla.

Una retribución proporcionada al buque de cabotaje o pesquero que se encuentra más pronto para trasladar la correspondencia a esta ciudad, es en nuestro concepto el medio más eficaz y seguro que pudiera elegirse entre los que se nos presentan, pues percibiendo esta ganancia, aquél, proporcionaría al público en general y especialmente a cada uno de los que más interés tienen en la rapidez de las comunicaciones, ventajas que de otro modo no recibirían hasta el establecimiento del vapor interinsular.

Y no se nos diga tal vez que son pocos los que desean este bien; porque la necesidad es general, y son unánimes las quejas que cada día oímos por este retraso. Así que no dudamos de modo alguno, que el público contribuiría gustoso, a fin de remediar tales inconvenientes.

Ahora bien, la única dificultad que desde luego se nos presenta consiste en el modo de proceder en la recaudación de esa cantidad que, como a primera vista se deja comprender, ha de satisfacerse por aquellos mismos que disfrutan inmediatamente del beneficio; pero esta dificultad queda bien pronto salvada si consideramos que un aumento mínimo en cada carta, paquete de periódicos, & que conduzca el Correo, sería bastante a reunir esa suma que como una regalía o premio se entregaría al dueño o capitán del buque que condujese la correspondencia, proporcionándonos en cambio el beneficio de recibirla lo más pronto posible.

Esto que pudiera ser una oferta del público a cualquier buque, podría también convertirse en un contrato particular con el dueño o capitán de uno de ellos, conformándose este mismo con lo que ese aumento sobre cada uno de los efectos mencionados le produjese, sin tener acción en ningún caso a exigir más de la cantidad a que ascendiese.

Sabidas son, con muy poca diferencia, las épocas con que llega al puerto de Santa Cruz, el buque correo de la Península, y esto no es pequeña ventaja para el que se propusiera conducir la correspondencia a esta ciudad, pues siendo casi determinado el tiempo de esta llegada puede arreglar su carga y demora en Santa Cruz sin perjudicarse en lo más mínimo y esperar a que llegue el Correo para trasladar la correspondencia lo más pronto que le sea dado; con la esperanza de la ganancia, convirtiéndose en su provecho lo que sin este corto interés de su parte sería una obligación.

Este medio, lo repetimos, es el único, a nuestro juicio, de más fácil adopción y más realizable, siendo cualquiera otro de los temas que se propusiesen incapaz de llenar satisfactoriamente los deseos de todos de destruir la incertidumbre y cubrir este vacío que deja en los ánimos la demora con que se reciben las noticias de la Península. Las ventajas que obrando así nos prometemos, no son ilusio-

narias: el comercio cuyos intereses exigen una actividad incesante, y para quien, el tiempo es preciosísimo, percibe un beneficio inmenso, adoptándose este medio las autoridades tocarían inmediatamente sus ventajas y los particulares disfrutarían igual beneficio. "Mirad, se les diría, a cambio de un aumento insignificante en el precio de las cartas que recibís, os comunicaremos veinticuatro, cuarenta y ocho o setenta y dos horas antes, noticias de vuestros negocios, dándoos todo este tiempo para que penseis y obreis, os transmitiremos también noticias de vuestras familias, de vuestros parientes o amigos, os libreremos de estas setenta y dos horas de ansiedad y zozobra en cambio de esa retribución, que será nada en comparación del beneficio que de ello os ha de resultar".

Todo esto lo hemos pensado ya nosotros y no tenemos vacilado un momento en proponer este medio como el más seguro y ventajoso, pues de no haberlo reconocido así, jamás lo hubiéramos presentado; porque siendo el sistema que nos hemos propuesto seguir desde el principio, la introducción de las mejoras materiales más útiles y necesarias al bien estar de nuestros compatriotas, creemos de nuestro deber indicar como una de las principales la que acabamos de manifestar.

¿Y quién duda que nuestro comercio no se aumentaría de este modo? Nosotros consideramos que una gran parte de la paralización que aquí se observa procede indefectiblemente de la escasez de comunicaciones con la Península y en especial con el puerto de Cádiz, el más próximo a nosotros y que más relaciones ha tenido siempre con las Islas Canarias. Ya nos ocuparemos algún día del modo cómo este comercio podía adquirir nueva vida.

El exceso que hemos dicho se aumentaría sobre el porte de las cartas, periódicos &c., que se reciban por el Correo, juzgamos no sería de larga duración, pues debiéndose resolver dentro de poco tiempo por el Gobierno de S.M. el establecimiento del vapor inter-insular con las condiciones que hemos visto indicadas en el *Eco del Comercio*, creemos con bastante fundamento convendría al interés del mismo encargarse de la conducción de la correspondencia de todo el archipiélago, porque estamos seguros que emplearía en esto menos tiempo que los buques de vela que saliesen en el mismo día a cada una de las islas.

Confiamos en que la Compañía formada con este objeto en Santa Cruz no omitirá medio alguno de cuantos se hallen a su alcance para activar un negocio tan útil a ella misma, como beneficioso al propio tiempo a toda la provincia.

Los retrasos exasperantes de correspondencia motivaron el artículo anterior. Por su contenido se ofrecía una solución completamente opuesta a la posición que tomaron los isleños cuando el establecimiento del "javeque" entre Cádiz y Canarias. Personas de gran ascendiente en Gran Canaria y de mucha influencia sobre sus habitantes estaban dispuestos a salvar particularmente esta laguna de incomuni-

cación ofreciendo un sistema que perjudicaba sus intereses económicos pero conscientes que su propuesta les beneficiaría en todos los aspectos de la vida insular y sabiendo la provisionalidad de la medida al suponer que en un plazo más o menos inmediato quedaría normalizada la comunicación postal con la Península.

El mismo periódico en su número 25 de agosto del mismo año vuelve a insistir en otro artículo parecido al anterior reiterándolo con otro sobre el mismo tema pero referido a Fuerteventura, de fecha 3 de octubre y con machacona insistencia reafirma en 27 del mismo mes la conveniencia de normalizar la situación postal, finalmente en el número 84 de 21 de mayo de 1856 el mismo periódico publica la ansiada noticia, transcribiendo las bases del nuevo concurso subasta para el transporte de la correspondencia de Cádiz a Canarias firmada por el entonces Director General de Correos don Angel Iznardi en 3 de abril del mismo año. Este pliego de condiciones insistía en su artículo primero en la obligación de detenerse veinticuatro horas en Gran Canaria. Sin embargo, en el número 93 de 21 de junio publica la descorazonadora noticia que transcribo:

Por falta de licitadores parece que no se ha verificado en Cádiz ni en Madrid la subasta para la conducción de la correspondencia entre la Península y estas islas, por medio de buques de vapor.

Las cartas de Barcelona alcanzan al dos del corriente, y nada se dice en ellas sobre el particular, de lo que deducimos que la línea catalana tampoco se habrá presentado. Réstanos saber el resultado que la subasta habrá obtenido en Marsella donde también deberá verificarse al mismo tiempo que en los puntos antes mencionados.

Regularmente tendremos que continuar recibiendo y enviando la correspondencia en los buques de vela, sufriendo siempre los retrasos y los perjuicios que tales conductos ocasionan a los intereses públicos y privados de nuestras islas.

Para paliar esta situación y mientras no prosperaba la nueva subasta el Gobierno buscó todos los sistemas posibles a su alcance pero con un pobre resultado práctico. Así encontramos en *El Omnibus* de 8 de julio de 1857 la siguiente nota:

Asegurábase hace pocos días que el Gobierno, accediendo a nuestras justas súplicas, había dispuesto que los vapores sardos que tocan en Cádiz trajesen la correspondencia a estas Islas; y en su consecuencia se añadía, que el 24 se cerraba la valija en Madrid y en Cádiz el 28; pero entretanto el vapor sardo ha llegado

y sabemos con sentimiento que no ha traído un sólo pliego de correspondencia. Este resultado es tanto más triste, cuanto que con los buques de vela no hay seguridad alguna respecto al día de llegada, y el comercio sufre de este modo perjuicios muy considerables. Si nuestras súplicas tuvieran algún valor, las uniríamos desde luego a nuestros apreciables colegas a fin de que el Gobierno adoptara sin demora ese medio de comunicación que tantas ventajas nos ofrece a todos, y en particular a los intereses comerciales de la provincia.

En 1858 se restablece la división del archipiélago en dos provincias, en consecuencia el Administrador de Correos de Las Palmas don Jacinto Jimeno queda nombrado Administrador Principal, pero esta efímera división duró poco tiempo puesto que en septiembre del mismo año cesa en el cargo de Administrador Principal al restablecerse la capitalidad del archipiélago en Santa Cruz de Tenerife.

La situación de los enlaces marítimos continuó en el mismo estado durante este año; en marzo leemos la siguiente nota:

No podemos dejar de llamar la atención sobre el atraso con que hemos recibido la correspondencia de la Península llegada por el místico *Buen Mozo*. Desde nuestra atalaya se nos anunció que el sábado último el buque correo pasaba para Tenerife y la correspondencia se recibió aquí el miércoles al anochecer. Es decir, que una travesía de 18 leguas en la que invierten apenas de ocho a diez horas, fue obstáculo suficiente para que sufrieran tantos perjuicios el comercio y las Autoridades de esta Capital. Imposible parece que entre las dos capitales de este Archipiélago no haya aún establecido un correo diario, o a lo menos un buque que a los días en que se espera la correspondencia la traslade sin pérdida de tiempo a esta capital.

Esperamos que la división administrativa nos proporcione este beneficio así como en la segunda época pasada de 1852 consiguió establecer uno entre las islas de Lanzarote y Fuerteventura y esta de Gran Canaria.

Sin embargo, este estado de comunicaciones no mejoró en los siguientes meses, otra información sobre sus deficiencias nos demuestra que la situación casi estaba igual que en 17...:

Por fin, el correo que debió salir de Cádiz el primero de este mes y el que era conducido por el vapor de Las Antillas, han llegado juntos el día 18 a esta ciudad. Por consiguiente, hemos estado sin recibir noticias de la Península, cerca de tres semanas, lo que nunca hubiera sucedido, si en vez de los buques de vela, tuviéramos como antes vapores. Mengua es que hallándonos a tres días de Cádiz suframos diariamente las consecuencias de esta tardía e insegura correspondencia.

No es esto sólo, sin embargo, porque estando a seis horas de Santa Cruz de

Tenerife, sucede con frecuencia que el Correo espera allí tres y cuatro días; hasta que encuentra un buque donde pueda ser trasladado a esta ciudad.

Los inconvenientes que de aquí provienen al comercio y a las autoridades que residen en esta capital, no necesitamos enumerarlos por ser de todos conocidos; por eso deseamos que tan pronto se instalen las oficinas en los dos distritos se ocupen sus dignos subgobernadores en regularizar estas comunicaciones que son en el día los medios más seguros de que prospere el comercio, y de que se estrechen las relaciones de amistad entre pueblos que el mar ha separado.

Las lamentaciones continúan en otro número de 17 de abril expresadas de la siguiente forma:

El vapor de guerra inglés *Ardent* despachado por el comandante de las fuerzas navales inglesas en la costa occidental de Africa, ha llegado aquí portador de la correspondencia que debían haber traído los vapores *Armenian* y *Gambia* porque hallándose estos vapores de la línea africana imposibilitados de continuar tan pronto su viaje, por hallarse el uno barado en fango y el otro haber roto su hélice tomó el jefe de la estación naval la resolución de destacar uno de sus vapores para traer hasta Tenerife la correspondencia, a fin de que pudiese hacerse cargo de ella el vapor de la línea de Brasil, si aún no había pasado y en caso contrario, seguir el *Ardent* hasta Inglaterra. Por este proceder se ve el esmero con que la marina inglesa protege los intereses del comercio y cuan bien sabe apreciar la importancia del servicio postal. ¿Cuándo llegará el día que nos veamos nosotros dotados de una línea de vapores entre estas Islas y Cádiz y se compense, al fin la necesidad de activar una correspondencia que a veces retarda tanto como si estuviéramos en América? No será por falta de haber clamado sin cesar y con nosotros toda la prensa isleña, para obtener el establecimiento de vapores-correos, pues es absolutamente indispensable, si se quiere que nuestras relaciones con la Madre patria sean regulares y prontas.

NUEVA SUBASTA PARA LA CONDUCCION DEL CORREO ENTRE CADIZ Y CANARIAS

Alegró en gran manera a los Isleños el anuncio que salió en *El Omnibus* de 21 de abril de 1858, parecía que ya definitivamente se iba a solucionar el problema de los enlaces con la Península; el suelto dice así:

Hace algún tiempo que en uno de los *Omnibus* anunciábamos a nuestros lectores que el Gobierno se ocupaba del importante asunto de las comunicaciones por medio de vapores entre estas islas y la Península. Ahora vemos en *El Eco* la confirmación de aquella noticia anunciándonos "hallarse consignada en los presupuestos generales del Estado" la suma de 740.000 rs. vn. con destino a cubrir la subvención que el Gobierno de S.M. concede para el establecimiento de un vapor Correo entre la Península y estas Islas, y otro para el servicio interinsular. Según añade el mismo periódico se hallaba el espediente a la salida del correo, en el Ministerio de Marina para la formación del pliego de condiciones.

Inútil es manifestar por nuestra parte el placer con que hemos recibido esta noticia, después de lo que tantas veces hemos escrito sobre esta apremiante necesidad del archipiélago. Así, pues, sólo deseamos ver el servicio planteado desde luego para que la provincia principie a disfrutar de sus beneficiosos resultados.

A pesar de esta nota, no fue sino hasta 1859 cuando volvió a publicarse una nueva subasta para el transporte del Correo entre Cádiz y las Islas Canarias; el anuncio se insertó de la siguiente forma:

Por cartas de Madrid del 12 sabemos que dentro de breves días se anunciará la subasta para la conducción de la correspondencia entre Cádiz y estas islas, por medio de buques de vapor.

Se ha resuelto que a falta de matriculados de mar, puedan los terrestres ocuparse de las faenas de carga y descarga.

En 21 de mayo del mismo año se anuncia lo siguiente:

Se ha espedido últimamente por el ministerio de la gobernación una Real orden en la que se piden al Excmo. Sr. Gobernador Civil de esta provincia, algunos datos sobre la manera de subastar el servicio de Correos entre estas Islas y la Península, servicio cuyo planteamiento está ya decidido en las altas regiones oficiales.

El informe ha de referirse, según el contesto de la citada Real orden al número de expediciones mensuales que convenga establecer, itinerario a que deba sujetarse este servicio, número de buques, su fuerza y asignación anual que pueda fijarse como tipo de subasta.

Inútil es añadir con cuanto júbilo recibimos esta noticia, que satisface una de las mayores necesidades que afligían a esta provincia. Nos lisonjamos de que esta mejora no se hará aguardar mucho tiempo.

En el número siguiente se da la noticia jubilosa de la nueva subasta con los siguientes detalles:

Según anuncio que publica la Gaceta se saca a pública subasta la conducción de la correspondencia, dos veces al mes, en buques de vapor desde Cádiz a las Islas Canarias bajo el tipo de 500.000 reales anuales.

El remate tendrá lugar en Madrid ante el Director General de Correos, a la una del día treinta de julio próximo y en Cádiz, Barcelona, Santander y Santa Cruz de Tenerife ante los Gobernadores de las provincias, asistidos de los administradores principales de correos, el mismo día y a la hora indicada.

Para presentarse como licitador se necesita depositar previamente en la Caja General de Depósitos o en las Tesorerías de Hacienda pública de las indicadas provincias 100.000 reales de vellón en metálico o su equivalente en títulos de la Deuda del Estado, al precio de cotización en la plaza o en acciones de carreteras por todo su valor.

El contratista se obligará a conducir la correspondencia por el término de seis años, dos veces al mes desde Cádiz a Santa Cruz de Tenerife y vice-versa, haciendo dos viajes redondos por medio de buques de vapor; a la ida tocarán primero los buques en Santa Cruz de Tenerife para cambiar la correspondencia pasando seguidamente a la Gran Canaria, donde se detendrán 24 horas y volviendo después a Santa Cruz para recoger la correspondencia y regresar sin demora a Cádiz.

La travesía desde Cádiz a Canarias y vice-versa se hará ordinariamente a lo más 84 horas.

Los vapores destinados a este servicio no podrán hacer más escalas entre Cádiz y Santa Cruz de Tenerife, que las que el Gobierno designe o autorice.

Los buques medirán cuando menos 600 toneladas comprendidas en este número las del espacio que ocupen sus máquinas y calderas.

Nueva desilusión en las Islas, la subasta quedó desierta. No hubo licitadores. En 17 de agosto de 1859 *El Omnibus* lo anunciaba con esta escueta nota:

Nuestros temores han sido por desgracia muy fundados; la subasta que debía

celebrarse, en 31 del pasado en Madrid para el servicio de Vapores-Correo entre Cádiz y estas Islas, no ha tenido resultado por falta de licitadores.

Dícese que la causa de no haberse presentado ha sido el precio de la subvención que no se ha considerado suficiente para cubrir los gastos de la empresa.

Pero sea de uno u otro modo, es lo cierto que nos hemos quedado sin vapores teniendo que sufrir todavía por un tiempo indeterminado los inconvenientes de los buques de vela.

Otro día volveremos a tocar esta cuestión cuya importancia es inútil en carecer.

En efecto en el número siguiente plantea el tema con el siguiente enfoque:

Ya lo habíamos anunciado. La subasta para el servicio de los vapores Correo entre Cádiz y estas Islas, que el Gobierno había dispuesto para el 31 de julio último, no ha encontrado licitadores.

De nuevo volvemos a estar privados hasta de la esperanza de que vuelva a renovarse la contrata.

Tantas ventajas como habíamos fundado en el planteamiento de este importantísimo servicio, tantas y tan reconocidas utilidades como esperábamos que había de producir al archipiélago, la rápida, segura y uniforme comunicación con la Madre Patria, todas estas utilidades y ventajas, todas se han desvanecido.

En un artículo que en el mes de julio último consagrábamos a este mismo asunto, adivinando este mismo resultado, indicábamos las causas que impedían a nuestro comercio y a nuestros propietarios y capitalistas, asociarse para realizar estos y otros proyectos de general utilidad para todo el archipiélago.

En efecto, extraño parecería al que no conozca las circunstancias particulares que existen en el país, la apatía e indiferencia con que se ha mirado esta subasta, y la falta de iniciativa por parte de aquellos que más interesados debieran mostrarse en secundar los buenos deseos del Gobierno.

Pero entonces lo dijimos, y ahora y siempre lo repetiremos, el mal no debe buscarse en el carácter de los isleños, ni en los escasos capitales del país, sino en los gérmenes de antagonismo que en él existen, y en la profunda desunión que esta rivalidad produce.

Las dos islas principales, las únicas, que por sus grandes recursos, ilustración y progreso pudieran asociadas labrar la ventura del país, se hallan por desgracia divorciadas entre sí; cuestiones antiguas y recientes, que todos conocemos, las han separado completamente sin que este lazo de confraternidad que causas poderosas han contribuido a aflojar, pueda, por ahora, volver a anudarse.

¿Qué fecundo sería el porvenir de las islas, si Gran Canaria y Tenerife aunados sus esfuerzos, en ventaja recíproca y general, marcharan unidas por la senda del verdadero progreso?

¿Cuán grandes y maravillosos no serían los resultados que de esta asociación habrían de surgir?

No hay que dudarle: la felicidad, el bienestar, la riqueza, la prosperidad del archipiélago, quedarían asegurados el día en que desaparecieran las causas que mantienen en el país este oculto malestar, esta desconfianza misma, esta odiosa y enconada rivalidad. Si estas causas no existieran, tuviéramos ya realizados entre nosotros una multitud de proyectos que no se han visto ni se verán planteados por falta de unidad en las miras e intereses de los propietarios y personas influyentes de ambas islas. La explotación de aguas en grande escala, la introducción de especiales productos, el aumento de la pesca del salado, la mejora de nuestras radas, el progreso de nuestra industria favorecido por exposiciones provinciales, el establecimiento de comunicaciones periódicas entre todas las islas por medio de buques de vapor, estos y otros proyectos, cuya utilidad nadie podrá poner en duda, se llevarían a efecto sin grandes dificultades, si existiera, como ya hemos dicho, esa unión cuya falta deploramos.

El día en que bien estudiadas las causas que producen estas perturbaciones, esa desunión, este antagonismo, se buscara de buena fe, se buscara una solución favorable a ambas partes, se conciliaran todos los intereses, y arreglara definitivamente todas las pretensiones y diferencias que vienen cuestionándose hace más de cincuenta años, ese sería sin duda alguna, el día más feliz que alumbrará a las Canarias.

El mal existe; sus tristes resultados los tocamos diariamente; ¿Qué misión más noble y patriótica puede ejercer la prensa canaria que la de indicar los medios que pueden evitar en lo sucesivo la continuación de un estado que tanto entorpece al desarrollo material del país?

Nosotros, aunque no encontramos en todos nuestros colegas por causas que son fáciles de adivinar, el apoyo franco y decidido que esperar debiéramos para trabajar en el mismo sentido, no dejaremos en nuestra humilde esfera de llamar siempre la atención de propios y extraños, sobre un mal que tanta trascendencia ha venido ejerciendo y ejercerá en el porvenir de nuestra dividida provincia.

Parece que estas dolidas quejas llegaron a oídos del Gobierno y se dispuso lo más rápidamente posible normalizar esta situación, según se desprende de la siguiente nota publicada pocos números después en *El Omnibus*:

Hemos oído asegurar que atendiendo el Gobierno a indicaciones hechas por algunas empresas de vapores, se hallaba dispuesto a aumentar la subvención señalada para el servicio de la correspondencia entre Cádiz y estas Islas, hasta la cantidad de treinta mil duros, con cuya cifra parece que había seguridad de que se presentasen proposiciones en la segunda subasta. Mucho nos alegraríamos de que fuese cierta esta noticia.

Efectivamente, fue sacado este servicio a subasta nuevamente en 30 de septiembre del mismo año por Real Orden de 2 del mismo mes. La subasta quedó desierta otra vez, desmoralizando a los Canarios que, ansiosos, estaban esperando un resultado positivo y con él solucionar definitivamente el problema de las comunicaciones que estaba yugulando el desarrollo socio-económico y cultural de sus gentes.

Era tan grande el deseo de normalizar la situación que la prensa del tiempo fue dando las noticias gradualmente de la misma forma que las fue recibiendo, primero informó que no se habían presentado licitadores en Canarias, pocos números después se conoció que en Cádiz también había quedado desierto y finalmente se supo que lo mismo había ocurrido en Madrid, Barcelona y Santander.

No desmayaron los isleños ante estas continuas decepciones y durante todo el año 1859 continuaron insistiendo en los mismos términos que ya quedan expuestos y que el lector ya conoce, pero sin resultado positivo. Sin que sea una justificación, cabe señalar que durante este tiempo, la Nación entró en guerra en Africa contra los moros y posteriormente se inició en la Patria la guerra civil entre Liberales y Carlistas. Lógicamente se desprende que durante los años que duraron estas contiendas, el expediente quedó relegado a un segundo término.

A pesar de estas circunstancias tan adversas para lograr una mejora en las comunicaciones, la prensa de Gran Canaria continuó insistiendo una y otra vez, sobre el tema y en algunos momentos junto con críticas mordaces como la que a continuación se describe, ofrece soluciones accidentales o provisionales o justifica unos determinados porcentajes estadísticos publicados por la Dirección General del Ramo con la situación de sus enlaces postales.

Son interesantes estas tres transcripciones de la prensa Canaria publicadas durante esta época:

Por fin el buque Correo que debía haber salido de Cádiz el 16 del pasado para traer a estas islas la correspondencia, ha llegado a ésta el 2, es decir, a los 17 días, cuando bastan tres en un vapor.

¿Es esto creíble en el año 1860 y en las circunstancias críticas en que se encuentra la nación?...

XXVII

MOVIMIENTO POSTAL EN LAS PALMAS EN 1859

Dijimos en uno de nuestros últimos números que nos ocuparíamos en breve de reseñar algunas observaciones que nos han sugerido la lectura de los datos estadísticos del servicio de Correos, correspondientes al año 1859 que publica la Dirección del ramo y hoy vamos a cumplir nuestra promesa, considerando de importancia suma este particular del servicio público.

Ya hemos dicho que, según aquellos datos asciende el movimiento general de la correspondencia en 1859 a 46.490.426 cartas y pliegos y no subiendo en 1858 sino a 42.594.733, resulta una diferencia de 3.895.693 a favor del último año. Este resultado tan ventajoso es digno del mayor elogio, si como esperamos continúa como hasta ahora en progresión ascendente y se procura allanar todos los obstáculos que la experiencia haya designado como perjudiciales al fomento de la correspondencia aplicando a nuestro país las mejoras más autorizadas y convenientes que gocen de mayor aceptación en otros pueblos.

Entre los curiosos detalles que publica la citada memoria vamos a reproducir algunos que se refieren a nuestra provincia.

El valor de los sellos de dos cuartos vendidos en estas islas asciende en el citado año a 33.708 rs. 9 cent.; el de a cuatro cuartos a 27.849; de un real 38.804; de dos reales 29.588; el valor del timbre ascendió a 1.778 con 2, siendo el producto total de Correos 131.728 y 1 cent.

Ahora si comparamos estos guarismos con los de otras provincias de la monarquía nos darán diferentes resultados.

En efecto la provincia de Canarias es la que figura con menor cantidad a pesar de que escede a otras en población. Alava, por ejemplo, contribuye al Estado en este ramo con 153.464 rs. 29 cent. Soria con 135.026 rs.; Orense con 151.404 rs.

¿De que depende esta diferencia?.

Preciso es buscarla en el mal estado de nuestras comunicaciones terrestres e interinsulares. En algunas islas, como sucede en Fuerteventura no hay balijeros que conduzcan la correspondencia y en las más favorecidas, como en esta de Canaria sale tan sólo dos veces por semana para los pueblos del interior.

Respecto a las comunicaciones de isla en isla nos encontramos en la misma situación. No hay días ni horas ni buques fijos que conduzcan la correspondencia si se exceptua la línea entre Lanzarote Fuerteventura y Gran Canaria para lo cual hay un buque que se traslada a aquellos puertos en intervalos de diez días.

En nuestro juicio esta defectuosa organización es la causa única de la baja en el producto de los sellos comparado con el de otras provincias.

En el día hay correo diario en todas las líneas de comunicación de la Península, así terrestres como marítimas, innovación que facilita el movimiento general de la correspondencia, y contribuye en aumentar el comercio y a desarrollar la industria.

Sin embargo, tenemos que notar una ventaja respecto a las otras provincias, que habla muy alto respecto a nuestra ilustración. En la nota donde se incluyen el peso y valores producidos por las obras por entregas, e impresos franqueados en dicho año de 1859, figuran las Canarias con 23 arrobas 7 onzas que representan un total en rs. von. de 1.562 con 88: al paso que otras muchas provincias apenas llegan a la mitad de este producto.

Este resultado es bastante lisonjero si se considera la situación precaria de estas islas y el escaso movimiento literario que en ellas tiene lugar.

Claramente se que en esta clase de productos ejerce poca influencia el estado de las comunicaciones, porque saliendo los periódicos en días alternados, no exigen un correo diario como sucedería en otro caso, disminuyendo la curiosidad de los suscritores.

Los guarismos que acabamos de presentar abogan elocuentemente por una reforma completa en nuestras comunicaciones, reforma que debe llamar la atención de nuestras autoridades y principalmente de los Ayuntamientos, que más de cerca pueden palpar las necesidades de sus representados y aplicarles el oportuno remedio.

XXVIII

CONSTRUCCION DE CARRETERAS EN CANARIAS

Varias veces lo hemos dicho, y no nos cansaremos de repetirlo; privados de poseer caminos de hierro el Gobierno debe en cambio suplir aquella falta con líneas de vapor interinsulares y con una red de caminos propia para carruajes que hagan salvar con prontitud y sin peligro las asperezas de nuestras montañas.

El día que esto suceda será el de la regeneración canaria y el principio de su verdadera prosperidad.

Como en este artículo anterior habla de unos buenos caminos, a continuación inserto el plan de carreteras que el Gobierno tenía trazado para 1860 en Canarias:

El Omnibus número 534 de 6 octubre de 1860.— Creemos que nuestros lectores verán con interés la siguiente lista tomada del plan general de carreteras, aprobado por Real decreto de setiembre último y que comprende todas las de estas islas.

Carreteras de segundo orden: Tenerife: Santa Cruz de Tenerife a Garachico por La Laguna y Orotava.

Gran Canaria: Las Palmas a Telde; Las Palmas al Puerto de la Luz, 85 kilómetros.

Carreteras de tercer orden: Tenerife: Santa Cruz de Tenerife a Buenavista por Güimar y Adeje; Laguna a Valle de Guerra por Tegueste; Orotava a Güimar; Tacoronte a Taganana; Garachico a Buenavista por Los Silos.

Gran Canaria: Las Palmas a Agaete por Guía; Las Palmas a San Nicolás por Tafira; Telde a Juan Grande por Agüimes.

Lanzarote: Arrecife a Temes por Yaiza.

Palma: Santa Cruz de la Palma a Fuencaliente por Breña baja; Santa Cruz de la Palma a Tasacorte; Santa Cruz de la Palma a San Andrés por Punta Llana.

Fuerteventura: Puerto de Cabras a Tuineje por la Antigua.

Gomera: San Sebastián a Alajero.— Suman 453 Kilómetros. Total 538 Kilómetros.

El artículo sugiriendo una solución en los retrasos dice así:

Desde el miércoles 11 se sabe por un buque procedente de Santa Cruz que había llegado a aquel puerto un Correo de la Península refiriéndose públicamente a las principales noticias que traía. Permítasenos ahora una pregunta: ¿Por qué no

se ha obligado a detenerse una o dos horas más al buque en cuestión para que pudiera traernos la correspondencia? ¿Los que habitan esta isla no tienen intereses sagrados en la madre patria, no tienen parientes y amigos que se baten en el suelo de Africa? ¿Los Canarios, no son también españoles?.

En estos antecedentes formulamos nuestra queja, cuya justicia creemos será reconocida por las dignas autoridades que están al frente de la provincia a quienes suplicamos en nombre de la isla, procuren evitar en lo sucesivo los perjuicios que de aquella falta se les siguen a estos habitantes.

XXIX

ESTABLECIMIENTO DEL ENLACE POSTAL REGULAR CADIZ—CANARIAS, CON BARCOS DE VAPOR

Se llega a 1863 por las que se anuncian nuevas subastas para el transporte del Correo en buques de vapor entre la Península y Canarias y para los Correos interinsulares, conocidas las condiciones del primer caso, a continuación se enumeran las cláusulas que debían adaptarse a las empresas para tomar parte en la subasta de los correos interinsulares; dice así:

El *Boletín Oficial* publica una circular del Gobierno Civil que anuncia el pliego de condiciones para la subasta que deberá verificarse el 24 del corriente en Madrid, Santander, Cádiz, Barcelona y estas islas simultáneamente para el servicio de Correos por medio de buques de vapor entre la Península y el Archipiélago.

En dicho documento se establece que :

Los buque deberán hacer dos viages mensuales; también se establece que la superioridad puede variar siempre que lo juzgue conveniente, los días de salida. El contrato durará seis años, y no se fijará el tipo máximo de remate hasta el día mismo en que ha de tener lugar.

El contratista se obligará a conducir en buques de vapor la correspondencia entre las Islas Canarias en las dos líneas mandadas a establecer; una desde Santa Cruz de Tenerife a las Islas de La Palma, la Gomera y de Hierro y otra desde Santa Cruz de Tenerife a las de Gran Canaria, Fuerteventura y Lanzarote.

Las expediciones entre Santa Cruz de Tenerife y la Gran Canaria seran seis al mes, tres a Fuerteventura y Lanzarote; cuatro las de Santa Cruz de Tenerife a las islas de La Palma y dos a la Gomera y Hierro.

Los vapores que se destinen a este servicio han de ser de propiedad española.

Las máquinas podrán ser de ruedas o de hélice, su fuerza en el primer caso no bajará de cien caballos nominales y de setenta en el segundo.

El remate tendrá lugar en Madrid ante el Director General de Correos a las dos de la tarde del día 24 de octubre próximo y en Barcelona, Cádiz, Santander y las Islas Canarias, ante los Gobernadores de las provincias, asistidos de los administradores principales de correos el mismo día y la hora indicada.

Para presentarse como licitador se necesita depositar previamente en la Caja General de Depósitos, o en una de las tesorerías de Hacienda pública de las indicadas provincias, la suma de 40.000 rs. vn. en metálico o su equivalencia en títu-

los de la deuda del Estado al precio de cotización en la plaza o en acciones de carreteras por todo su valor. . . .

El Gobierno, al fin, estaba decidido a abordar el problema de forma definitiva, dentro de sus posibilidades presupuestarias, buscando una solución de conjunto y decidió que la primera subasta, o sea la que se refería a los enlaces con la Península forzosamente debía exigirse como condición indispensable que la empresa adjudicataria prestase el servicio en buques de vapor, mientras que la subasta para transportar el correo entre las islas si quedaba desierta se anunciara nuevamente para que pudiesen tomar parte las empresas que disponían de buques de vela y así ocurrió; el transporte del Correo de una isla a otra fue concedido una vez más a buques de vela. Sin embargo y dentro de las limitaciones propias de esta clase de embarcaciones el problema quedaba ya más normalizado. Puesto que la sustitución de esta clase de navegación como se indica en la página 77 no pudo llevarse a cabo hasta 1890.

Al fin el pueblo Canario pudo leer en la prensa el siguiente anuncio:

VAPORES CORREOS DE CANARIAS

Contratados por el Gobierno de S.M.
para el servicio de la Correspondencia

Buques de 1.000 toneladas y máquinas
de 200 caballos

Gran velociada y comodidad para los
pasajeros, con esmerado trato.

DOS ESPEDICIONES MENSUALES

ITINERARIO FIJO

Sale de Cádiz 7 y 22 de cada mes
Sale de Santa Cruz de Tenerife a Las Palmas 11 y 26 de cada mes
Sale de Las Palmas a Santa Cruz de Tenerife 13 y 28 de cada mes
Sale de Tenerife a Cádiz 14 y 29 de cada mes

El primer vapor de esta empresa saldrá de Cádiz el 22 del presente abril.

Se admite carga para Cádiz, Málaga, Valencia y Barcelona.

Habían pasado 12 años desde que se habían iniciado las gestiones para lograr que el transporte de correspondencia entre las Islas Canarias a Cádiz y viceversa fuese realizado en buques de vapor.

Este anuncio fue rectificado en el número siguiente quedando modificado de la siguiente forma:

Según los anuncios que ha publicado el encargado en esta isla de los Correos vapores españoles que saldrán de Cádiz el 7 y el 22, no llegará el primero el 26 a esta ciudad, como podría entenderse del anuncio anteriormente publicado, sino el 27.

A continuación se detallan los precios del viaje y otros pormenores que afectan a las comidas:

VAPORES

VAPORES CORREOS DE CANARIAS

Contratados por el Gobierno para el Servicio de la correspondencia. Buques de 1.000 toneladas, máquina de 200 caballos, en combinación con los ferrocarriles de Valencia y Madrid.

Llegan al puerto de Las Palmas al amanecer los días 12 y 27 de cada mes, y salen al día siguiente por la noche, para Barcelona, con escala en Santa Cruz, Cádiz, Málaga y Valencia.

Pasaje de Las Palmas a Santa Cruz.

en primera: 70 rsvn.

en segunda: 50 rsvn.

en tercera: 30 rsvn.

Pasaje Las Palmas a Cádiz:

en primera: 660 rsvn.

en segunda: 480 rsvn.

en tercera: 240 rsvn.

La comida es a cuenta de los pasajeros que hallarán a bordo una fonda surtida y abundante, cuya tarifa estará de manifiesto.

Para más informes sobre fletes a los demás puertos, ocurran en esta plaza a los consignatarios Sres. Barba Cumella y Compañía.

Se desprende que el servicio que realizaban los primeros buques a vapor eran en sus puntos de origen, Barcelona; y Santa Cruz de Tenerife, y Las Palmas en los de término, con escalas en Cádiz, Málaga y Valencia.

MONOPOLIO DE LOS SERVICIOS DE CORREOS EN EL ARCHIPIELAGO CANARIO

Como ya conoce el lector, desde el principio del descubrimiento del Archipiélago hasta el siglo XVIII, el transporte de la correspondencia era completamente libre, cualquier embarcación podía hacerse cargo de las cartas que se le entregaban y dependía de su honradez y responsabilidad el que los pliegos llegaran a manos del destinatario. No fue sino hasta 1765 cuando se estableció el monopolio de Correos en Canarias y el franqueo de la correspondencia se realizaba por medio de marcas prefilatélicas. Esta situación duró hasta 1854 que empezaron a franquearse las cartas con los sellos de Correos. En la Península se habían puesto en circulación en 1850, pero como en el Archipiélago no se habían recibido, se continuó utilizando las estampaciones prefilatélicas hasta este año.

Un documento de gran importancia que determina exactamente cuando quedó establecido el monopolio de Correos en el Archipiélago y en consecuencia cuando empezaron a utilizarse signos postales en las Islas, lo encontramos en la *Revista de Historia*, cuyo director era don Elías Serra Ràfols.

Dice así:

Santa Cruz de Tenerife, 5 de marzo de 1765. Publicación del monopolio de correos en Canarias.

VANDO

En el lugar y puerto de Santa Cruz de esta Isla de Thenerife, vna de las de Canaria, a cinco de marzo de mill setecientos secenta y cinco años, el Excmo. Sr. Don Domingo Bernardi Gómes Ravelo, Mariscal de Campo de los Reales exércitos, gobernador, comandante general de estas islas de Canaria, presidente de su Real Audiencia, Superintendente en ellas de Reales Rentas generales, juez conservador de la del tabaco y contravandos, y subdelegado del Excmo. Sr. marqués de Grimaldi, del Consejo del Estado, su primer secretario, y del despacho como Superintendente general de Correos y postas, de dentro y fuera de España, etc. Digo: que por quanto en la última embarcación llegada del puerto de Cádiz a la isla de Canaria, ha recibido su Exca. el Real Reglamento provicional del correo marítimo y mensual que del puerto de la Coruña en Galicia, para el de San

Cristóbal de La Habana ha establecido S.M. a sus Indias Occidentales, con fecha: San Ildelfonso, veinticuatro de agosto del año próximo pasado de sesenta y cuatro, y las demás Reales instrucciones y Ordenes conducentes que deven observar los capitanes, patrones, pilotos, de las embarcaciones destinadas a dicho correo, cuyos documentos acompañaron a carta de dicho Excmo. Sr. marqués de Grimaldi, con fecha: Madrid, catorse de diciembre de dicho año próximo, por ser la Real voluntad estén también comprendidas estas Islas de Canaria en el sitado establecimiento, para que todas las cartas y pliegos que en los Registros que de estas islas salgan para el puerto de Caracas, Campeche y La Habana, como las demás cartas que los restantes Registros de esta permisión con la Hamérica, y los que de toda ella buelvan para estas dichas islas, sean conducidas precisamente vaxo de valijas o cajones, sin que por esto, dichos capitanes o patrones, tengan acción a pedir cosa alguna por razón de flete, a fin de que sean repartidas por los respectivos administradores, según la tarifa de los precios a que se ayan de pagar, los pliegos y cartas que lleguen a aquellos parajes, más moderada que la establecida para los reinos de España.

Por tanto, para que tenga puntual cumplimiento el sitado Real Reglamento, y lo en su consecuencia mandado, (estando también en su fuerza y vigor, los vandos circulares publicados en todas estas siete islas del comando de su Exca. en el mes de dicho año próximo, sobre el establecimiento del correo entre estas dichas Islas y España, y las penas en ellos impuestas, a que se procederá con el rigor prevenido a los contraventores). Su Excelencia devía mandar y mandó se publique este nuevo Vando, y los demás exemplares de su thenor que se expidan a los coroneles, gobernadores de armas en estas dichas islas, y demás personas a quien convenga, para que a toque de caja y por voz de pregonero, donde lo haya y fixándose un ejemplar en los paraxes públicos y acostumbrados, se haga saver a los naturales vesinos de dichas islas de Canaria y a los demás vasallos de N. Cathólico Monarca, que en ellas recidan, capitanes o patrones de todos los navíos de esta permisión con la Hamérica; como por el citado Real Reglamento y Orden últimamente recevida, a todos les es prohibido llevar a la Hamérica, ni traer de ella para estas islas, carta ni pliego alguno fuera de la Balija o cajones, porque indispensablemente se an de poner todas en los Oficios de los Correos de estas dichas islas y de la Hamérica, para que assi se ponga por quenta en dichas valixas o cajones, y éstas sean conducidas, sin tomar por ello flete alguno de los referidos capitanes o patrones, de una a otra parte, assi como asta aora lo han debido hacer de los pliegos de oficio o de el Real servicio, y aún de los particulares, como todo se previene en el sitado Reglamento provisional, y puestas las valixas o cajones en los respectivos oficios, se repartirán las cartas contribuyéndose al recibirlas, según la tarifa que los administradores tendrán al público, aperebidos dichos capitanes y demás expeticados, que de lo contrario, por una sola carta sencilla que condusgan o estravién, serán severamente castigados según la Ordenanza de S.M. que manda también a los referidos capitanes o patrones, de cualesquiera embar-

caciones de los dichos Rexistros de estas islas, se ponga de acuerdo con los administradores de correos, tanto en las islas como en la América, para recoger las valixas o dexar recivos o conocimientos de ellas al citado Administrador, y que de faltar a lo que va prevenido y ha notificar precisamente al tiempo de la salida de toda su tripulación, que el que lleve cartas serradas, se las entregue desde luego para ponerlas en la estafeta de Caracas, Campeche o La Habana (En donde se practicarán iguales diligencias al tiempo de volver sus Rexistros, y lo mismo en los demás puertos de la América, con esta permisión), será irremisiblemente suspendido de sus empleos, y se les exigirá quinientos pesos de multa, además de resarcir la cantidad, que según declaración jurada del Administrador respectivo, importare la correspondencia que por el extravío u omisión resulte; y aún de proceder a mayor demostración si el caso lo pidiere, y contra todos, en las referidas penas establecidas para los defraudadores de la Real Renta de Correos y otras que S.M. reserva.

Y para que ningún tiempo aleguen ignorancia y que llegue a noticia de todos; se haga en la prevenida forma, la publicación de este Decreto, como vando, que se deberá cumplir en todo y por todo, en obediencia de lo mandado por S.M. y lo firma su Exca. de que yo el presente escrivano de guerra y Reales Rentas, doy fe. Don Domingo Bernardi.- Bernardo Joséph Uque y Freyre, escrivano de guerra y Reales Rentas.

Este documento pertenece al archivo de la Casa-Fuerte de Adeje del Conde de la Gomera, don Domingo José de Herrera y Ayala y Roxas, capitán de navío de la Real Armada.

Durante los últimos tiempos de la época prefilatélica, concretamente a partir de 15 de marzo de 1842 se empezó a utilizar en Canarias un nuevo tipo de estampación a base de sellos de tinta tipográfica; eran unos cuños con las fechas de expedición o en su caso de recepción de los pliegos. Estos cuños tenían a ambos lados un número o radical que lo identificaba a la provincia o posesión ultramarina de procedencia; de esta forma se controlaba el tiempo invertido por cualquier objeto a partir de su depósito en cualquier oficina hasta la llegada a destino y su posterior entrega al destinatario.

El Sr. Guerra Aguiar, en su trabajo editado en Cuba los detalla de la siguiente forma:

Núm. 1 (Castilla la Nueva), núm. 2 (Alcarria), núm. 3 (Soria), núm. 4 (Aragón), núm. 5 (Cataluña), núm. 6 (Navarra), núm. 7 (Burgos), núm. 8 (Ríoja), núm. 9 (M. de San.-Montañas de Santander), núm. 10 (Vitoria), núm. 11 (Vizcaya), núm. 12 (Extremadura Alta), núm. 13 (Extremadura Baja), núm. 14 (Casti-

lla la Vieja), núm. 15 (León), núm. 16 (Galicia), núm. 17 (Asturias), núm. 18 (Cuenca), núm. 19 (Valencia), núm. 20 (Alicante), núm. 21 (Murcia), núm. 22 (Manchá Alta), núm. 23 (Mancha Baja), núm. 24 (Andal. Alta.- Andalucía Alta), núm. 25 (Andal. Baja.- Andalucía Baja), núm. 26 (Cádiz), núm. 27 (Africa), núm. 28 (Islas Baleares), núm. 29 (Islas Canarias), núm. 30 (Cuba y Puerto Rico), núm. 31 (Filipinas).

A pesar de que el franqueo de la correspondencia empezó en Canarias en 1854, o sea cuatro años después de su implantación en la Península, aparecen cartas franqueadas en sellos de correos durante el periodo 1850-1854. ¿Cómo se explica esta rareza? Indudablemente se trataba de algún residente en el Archipiélago que se había desplazado a la Península y compraría los sellos que posteriormente utilizaría para franquear cartas depositadas en Canarias, puesto que al quedar establecido este sistema por orden de 1850 en todo el territorio nacional, las oficinas de correos canarias no podían negarse a admitir los objetos que se les entregaba franqueados por el nuevo sistema; apoya este argumento el hecho de que las cartas que se han encontrado franqueadas con sellos anteriores a 1854 llevan adheridos sellos por valor de seis cuartos y como se sabe que la correspondencia intercambiada entre las islas llevaba una tasa equivalente al de interior de las ciudades, o sea, dos cuartos y los primeros no estaban aún en venta en el archipiélago, es lógica esta hipótesis.

A continuación se presentan unos sellos de seis cuartos de la valiosa colección de don Giorgio Zuliani inutilizados por un matasellos canario.



1850 - 6c.

sev. I pos. 8e9

CANARIA

Matasello en rojo sobre el 6 ctes. de 1850.

UNICO
COMPLETO SU COPPIA, CON
DATARIO

sono noti due soli esemplari incompleti,
su francobollo sciolto

*Il bollo lineare di Las Palmas e il datario di S. Cruz de T.
dimostrano il transito tra le due
isole*

DECRETO REGULANDO LA CIRCULACION DE CORRESPONDENCIA OFICIAL Y PARTICULAR EN 1854

El núm. 45 del *Boletín Oficial de la Provincia de Canarias* publica el Real Decreto por el que se ordena el nuevo sistema de franqueo:

Gobierno Civil de la Provincia de Canarias.- Ministerio de la Gobernación.- Real Decreto.- En vista de cuanto Me ha expuesto el Ministro de la Gobernación sobre la necesidad de variar el sistema de porteo y pago de la correspondencia de oficio y de acuerdo con el parecer de Mi Consejo de Ministros, Vengo a decretar lo siguiente:

Art. 1.- Desde el 1 de Julio próximo se establecerá el franqueo previo obligatorio para la correspondencia oficial por medio de sellos.

Art. 2.- Para franquear la referida correspondencia habrá las clases de sellos que sean necesarios, de diferente forma y color que los que usen para las cartas particulares.

Art.3.- Los sellos, expresarán en lugar de precio el máximo del peso a que podrá aplicarse cada uno.

Art. 4.- Para que la correspondencia se considere como oficial y circule franca con los sellos indicados, es indispensable:

primero: que se entregue a mano en las oficinas de Correos.

segundo: que las cartas o pliegos los dirijan a una autoridad o dependencia del Gobierno a otra.

tercero: que los sobres vayan dirigidos al cargo público y no al nombre de la persona que lo egerce.

Art. 5.- Se justificará la procedencia del pliego estampado en el sobre el sello que debe utilizar la Autoridad u oficina que lo dirija, sin este requisito se considerará como particular, sean cualesquiera sus circunstancias.

Art. 6.- Toda correspondencia dirigida como de oficio a un particular por una autoridad u oficina quedará detenida sin curso, aunque contenga en los sobres el sello de la dependencia, o Autoridad de quien proceda o el del franqueo oficial.

Art. 7.- La correspondencia oficial para Puerto Rico, Cuba y Filipinas se franqueará por medio de sellos del mismo modo y forma y con los requisitos que se exigen para la del interior, y la procedente de aquellas islas se entregará franca a las autoridades y dependencias del Gobierno, en la Península, Baleares y Canarias, siempre que en uno y otro caso reúna las condiciones establecidas en este decreto.

Art. 8.- La correspondencia oficial procedente del extranjero continuará pagándose en metálico del modo que acuerden los Ministerios de que dependen las Autoridades que reciban los pliegos.

Art. 9.- Las causas o autos de oficio y pobres circularán como hasta el día, previas las condiciones que establecen los artículos 14 y 15 del Real Decreto de 3 de diciembre de 1845 y para que la indemnización del porte, cuando haya condenación de costas y bienes de donde cobrarlas, se determinará lo conveniente de acuerdo con el Ministerio de Gracia y Justicia.

Art. 10.- A cada Ministerio se le entregará el número de sellos que necesite después de calculada la correspondencia oficial que se haya circulado entre sus dependencias durante el año anterior.

Art. 11.- Para la distribución de los sellos indicados en el artículo anterior, se considerarán con derecho a recibir y expedir franca la correspondencia oficial, las Autoridades corporaciones y oficinas que gozan hoy de remuneración.

Art. 12.- Las corporaciones y dependencias que no tienen derecho a la remuneración recibirán franqueadas por medio de sellos oficiales los pliegos dobles cuando procedan de una autoridad, pero franquearán previamente con sellos particulares la correspondencia de oficio que dirijan a las Autoridades u Oficinas del Estado.

Art. 13.- Los Gobernadores de provincia y en su caso los demás empleados que estén a su alcance que la correspondencia de oficio, sea cualquiera su importancia se dirija por medio de las diligencias ordinarios, arrieros u otro conducto análogo pero se dispondrá lo conveniente para que las cuentas y expedientes voluminosos que deban remitir las corporaciones municipales y provinciales se porteen de un modo económico.

Art. 14.- Las administraciones de Correos tienen la obligación de detener las cartas o pliegos que consideren como fraudulentos para presentarlos con la queja correspondiente a la Autoridad o Jefe superior de quien depende la oficina o funcionario público que se valga de ellos para transmitir correspondencia particular.

Art. 15.- El empleado que haga uso en la correspondencia particular de los sellos destinados al franqueo de la de oficio o permita que utilicen otros los referidos sellos para el mismo objeto, será separado de su destino, sin perjuicio de procederse a lo que haya lugar según la gravedad de la falta.

Art. 16.- El Ministro de la Gobernación dispondrá lo conveniente para que se formen las instrucciones necesarias a fin de facilitar el cumplimiento de lo que se determina en el presente decreto.

Dado en Palacio a 16 de marzo de mil ochocientos cincuenta y cuatro. Está rubricado de la Real mano. El Ministro de la Gobernación Luis José Sartorius.

Este fue el Decreto que afectaba a la correspondencia Oficial, a continuación se transcribe el que afecta a la correspondencia depositada por particulares.

La Dirección General de Correos con fecha 27 de Setiembre último me dice lo que sigue:

Por Real Decreto de 1 del corriente del que remito a V.S. los ejemplares que deben distribuirse, se establecen cinco clases de sellos para el franqueo y certificado de la correspondencia particular, que deben usarse desde primero de noviembre próximo.

Son estas clases: Sellos de dos cuartos para el interior de las poblaciones y el de las Islas Canarias. De cuatro cuartos para las cartas sencillas del Reyno e Islas adyacentes. De ocho cuartos para las dobles de los mismos puntos. De un real para las cartas sencillas de Cuba y Puerto Rico. De dos reales para las dobles de los mismos puntos y las sencillas de Filipinas; para las certificadas del Reino, Islas adyacentes, Cuba, Puerto Rico, Filipinas y países extranjeros.

A fin, pues, de que se haga con exactitud y claridad, la rendición de las cuentas por los Administradores recaudadores principales de las provincias, o los que hagan sus funciones se ha creído oportuno comunicar a V.S. las prevenciones siguientes:

1.- El Administrador Recaudador principal de ese Gobierno se hará cargo de los sellos que reciba la Fábrica en la cuenta de la Administración de noviembre.

2.- Cuidará también de proveer de todas las clases de sellos con la debida antelación a primero de aquel mes a las expendedurías de la capital y a los Administradores de Rentas estancadas, para que éstos lo verifiquen a los respectivos estanqueros de sus partidos, así como a los puestos donde se venda mal, siempre que les merezcan la seguridad bajo garantías necesarias...

A continuación se transcribe el Real Decreto sobre el franqueo de la correspondencia:

Conforme con lo que me ha expuesto el Ministro de la Gobernación de acuerdo con el Consejo de Ministros, vengo a decretar lo siguiente:

Art. 1.- Las cartas de la correspondencia pública del Reino franqueadas previamente, pagarán el porte de la mitad que las no franqueadas.

Art. 2.- La unidad de peso para el porte será media onza. Para cada unidad que se aumente se añadirá para el franqueo un sello de la clase correspondiente, y para las cartas no franqueadas otro porte sencillo. Cuando el peso sea más de media onza y no llegue a una onza y media, tres sellos y así sucesivamente.

Art. 3.- Los sellos de franqueo se expendrán: a dos cuartos los del interior de las poblaciones; a cuatro cuartos los de la correspondencia para todos los pueblos de la Península e Islas adyacentes, a ocho cuartos los de cartas dobles de la Península, y un real las sencillas de Cuba y Puerto Rico; a dos reales los de certificados y la correspondencia de ultramar.

Las cartas sencillas para la isla de Cuba y Puerto Rico se franquearán a real y a dos reales las de las Islas Filipinas.

El franqueo podrá hacerse en las administraciones de ultramar o en las de la Península, para lo cual se enviarán sellos a aquellas oficinas.

Para la correspondencia cuyo franqueo importe cuatro, seis u ocho reales, se usará el número correspondiente de sellos de a dos reales.

Art. 4.- Las cartas sencillas no franqueadas pagarán de porte: ocho cuartos las de la Península e Islas adyacentes, dos reales las de Cuba y Puerto Rico, cuatro reales las de las Islas Filipinas. Y otro porte más por cada media onza que se aumente de peso, entendiéndose como para el franqueo que en pasando de media onza y no llegando a una se pagarán dos portes, en pasando de una onza y no llegando a onza y media tres portes, y así sucesivamente.

El porte de ultramar se pagará donde se reciban las cartas, y no en ultramar las de ida y vuelta como se hace en el día.

Art. 5.- El franqueo será obligatorio en las cartas certificadas, las cuales llevarán además un sello de dos reales las de la Península e Islas adyacentes, dos sellos de la misma clase las de Cuba y Puerto Rico, y cuatro las de las Islas Filipinas.

Art. 6.- La correspondencia de las provincias españolas de ultramar y la extrajera de naciones con las cuales no exista convenio especial conducida por buque mercante o extranjero, pagará de sobre porte un real por carta para el capitán del buque.

Art. 7.- Las cartas yentes y vinientes de naciones extranjeras seguirán pagando el mismo porte que hasta aquí, tanto las sujetas a convenios postales como las reguladas por el Gobierno.

Art. 8.- La correspondencia extranjera o de ultramar depositada en los buzones del reino pagará únicamente el franqueo o porte señalado a las demás cartas nacidas en el mismo buzón.

Art. 9.- Desde el día en que empiece a regir esta tarifa cesará el sobre porte de 6 mrs. en cada carta mandado cobrar por Real decreto de 29 de setiembre de 1848 en las cuatro provincias catalanas.

Art. 10.- Continuará en Canarias el porte de 3 cuartos para el interior de las islas, y estas cartas podrán franquearse con sellos de a dos cuartos del interior de las poblaciones.

Art. 11.- Los impresos y las muestras de comercio con faja sin otro manuscrito que el sobre, pagarán la mitad del valor que corresponda a su peso. Los periódicos pagarán los 40 rs. por arroba y las entregas de obras impresas los 50 rs. por arroba que hoy satisfacen.

Los periódicos y las obras impresas para América pagarán el porte total y único de 80 a 100 reales arroba respectivamente, y los de Filipinas 160 y 200 rs. arroba.

Art. 12.- Dejará de pagarse en Madrid el cuarto llamado del cartero en la correspondencia interior. Este servicio se hará entre todos los carteros que seguirán cobrando el mismo sueldo que hasta aquí. En las cartas de fuera de Madrid y en las demás administraciones y carterías del reino se seguirá pagando el cuarto del cartero.

Art. 13.- Las disposiciones de este decreto empezarán a regir: en la Península e islas adyacentes el día primero de noviembre del presente año de 1854; en las Antillas el día primero del año próximo de 1855 y en las islas Filipinas el día primero de abril del mismo año.

Para estos días se hallarán de venta los nuevos sellos en las expendedorías, en los estancos o puestos donde se venda tabaco o sal, y en todos los demás parajes donde los Gobernadores tengan por conveniente establecerlos.

Art. 14.- La tarifa impresa adjunta al presente decreto está expuesta al público en todas las Administraciones principales y estafetas del Reino, y en los puntos donde se vendan sellos.

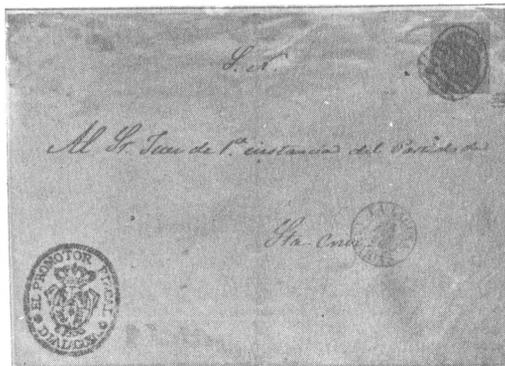
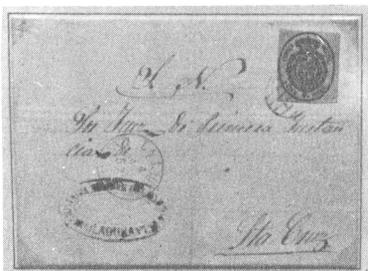
Dado en Palacio a primero de setiembre de mil ochocientos cincuenta y cuatro.- Está rubricado de la Real mano.- El Ministro de la Gobernación Francisco Santa Cruz.

A continuación sigue la Tarifa que menciona el Artículo 14 que detalla claramente el Real Decreto que se ha copiado.

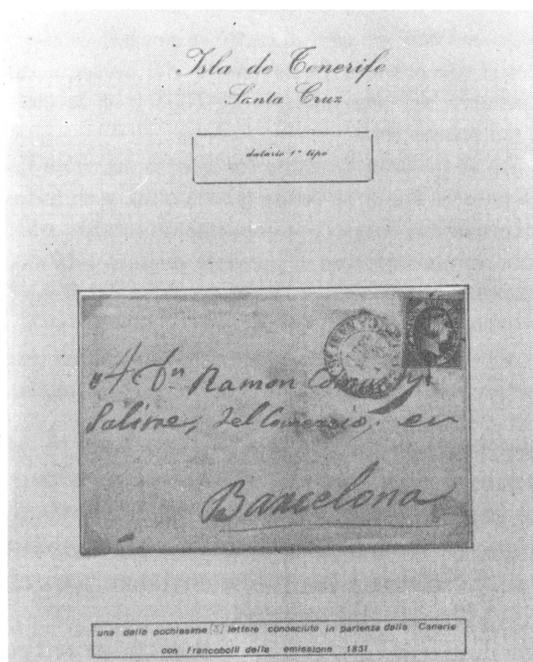
Por lo que se desprende del contenido del Artículo 10, en Canarias las cartas que se enviaban de una isla a otra debían de franquearse con sellos de 3 cuartos y las que se enviaban para el interior de las poblaciones con sellos de dos cuartos.

A los pocos números siguientes, el *Boletín de la Provincia* publicó la circular del Gobierno por la que enviaba los sellos de franqueo para ser distribuidos por las expendedorías de tabacos, oficinas de Correos y puestos de venta de sal, e indicaba el sistema para rendir las cuentas.

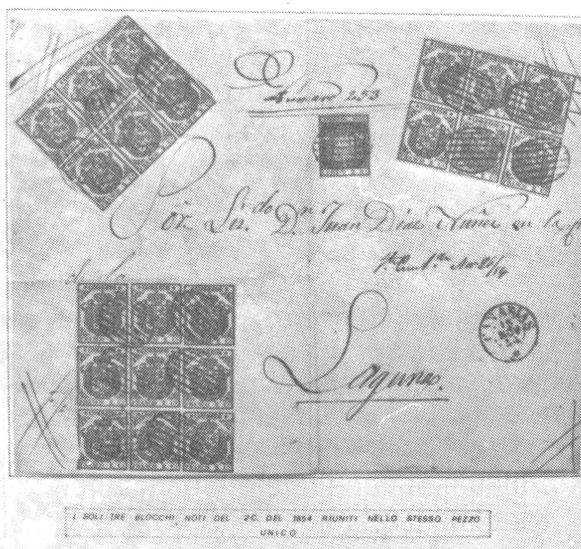
A continuación se reproducen una serie de cartas de la época en la que se pueden distinguir claramente los sellos utilizados para el franqueo de la correspondencia oficial de los que eran necesario adherir en las cartas particulares.



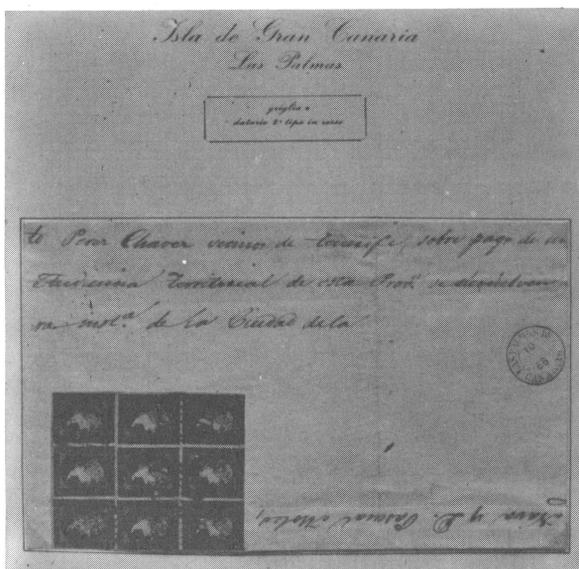
Cartas oficiales impuestas en La Laguna y dirigidas al Juez de Primera instancia de Santa Cruz de Tenerife. Año 1856. Obsérvese los sellos utilizados para la correspondencia oficial.



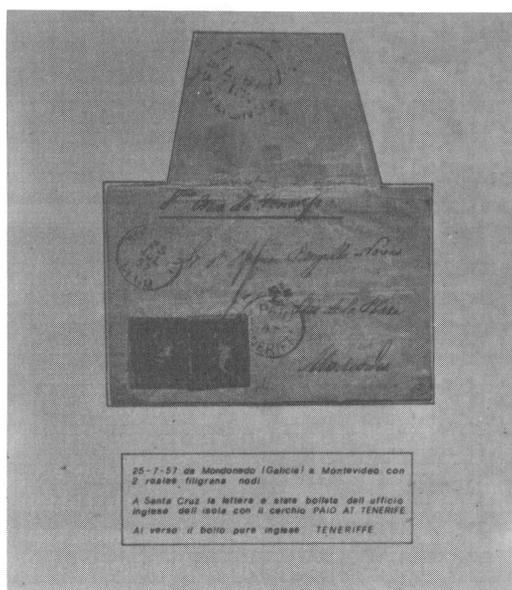
Carta depositada en los servicios de Correos Canarios en 1851, con sellos de franqueo, a pesar de no disponer de ellos el Archipiélago hasta 1854.



Carta certificada impuesta en Las Palmas para La Laguna; año 1854. Ejemplar único.



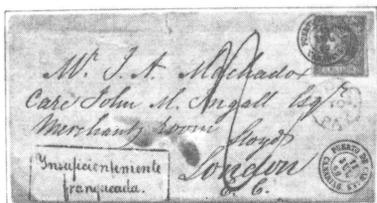
Carta impuesta en 1865 en Las Palmas de Gran Canaria.



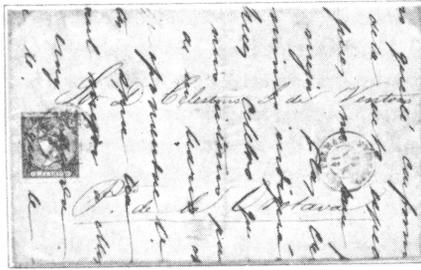
Curiosa carta impuesta en Mondoñedo (Lugo) en 1857 para Montevideo recogida en Tenerife por una oficina inglesa, seguramente una casa consignataria, para ser entregada a los buques de vapor ingleses para su curso al Uruguay.



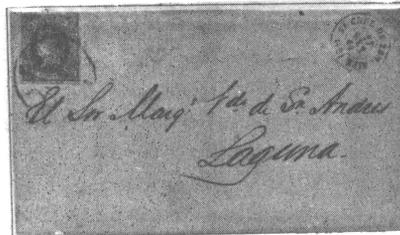
Carta con sellos oficiales impuesta en 1866 en la isla de Hierro.



Cartas impuestas en Puerto de Cabras (Fuerteventura) y Arrecife (Lanzarote) en los años 1860 y 1866.



27 3 66



Curiosas cartas impuestas en Las Palmas, La Gomera y Santa Cruz de Tenerife en los años 1866-67.

Al principio los usuarios se descuidaban de adherir los sellos a las cartas y las continuaban enviando sin los timbres reglamentarios. Hubo necesidad de dar la Orden en el *Boletín*, recordando la obligatoriedad, debido al número de cartas que se depositaban en los buzones sin sellos y reiterar esta orden en varios números posteriores.

Administración de Correos.- Debiendo tener efecto en la Península e islas adyacentes desde primero de julio próximo el franqueo previo obligatorio de la correspondencia pública y de los periódicos por medio del timbre al tenor de lo dispuesto en el Real Decreto de 15 de febrero último, esta Administración advierte al público que las cartas o periódicos para la Península e Islas Baleares y Canarias que desde el referido día primero de julio próximo se depositen en el Correo, no circularán si no se franquean previamente con los sellos correspondientes a su peso.

Lo que de Orden superior se pone en conocimiento del público para su inteligencia y gobierno.- Santa Cruz primero de julio de 1856. Pedro Gurrea.

Pocos números después encontramos la siguiente nota:

ADMINISTRACION PRINCIPAL DE CORREOS DE SANTA CRUZ DE TENERIFE

Cartas sin franquear que se hallan detenidas en esta Administración y subalternas.

Administracion Principal

<i>Nombres</i>	<i>Dirección</i>
Antonio Cruz Martín	Tijarafe
Antonio Barrios	Garachico
Antonio Morales y Arroche	Pto. Cabras
Bernabé Carillo	Luiares
Catalina Rodríguez Medina	Agüimes
Concepción Delgado	Villa Orotava
Clara Flores Reyes	Villa Orotava
Candelaria Vargas de Luján	Santa Cruz de la Palma
Domínguo Quintero	Canaria, Las Palmas
Dolores Rodríguez Farías	Icod
Diego Rosales	Canaria
Domingo Alonso Pérez	Villa Orotava
Diego Cuello	Sauzal
Eduardo Díaz Quintana	Motril

Emeterio de Soria
 Escolástica Delgado
 Faustina González
 Francisca Márquez
 Gregorio Barrera
 Juana María de Mesa
 José Carrera
 Juana Romero
 Juan García
 José González Estévez
 José García Rodríguez
 Juan Miguel Calcines
 Juan Antonio García Rodríguez
 Juan (Criado del Sr. Fulgencio Frías)
 Luisa Torres González
 Manuel Paz
 Manuel Fariña
 Micaela Peña
 Manuel M. Rodríguez
 María Ortega
 María Flechs
 María de Loreto
 Miguel Febles
 Nicolás Sánchez Rivero
 Odón Oliva
 Pedro Sosa
 Pedro Nieves Trujillo
 Pedro Quesada
 Pedro López
 Patricio del Río
 Ricardo Tolosa
 Rosalía Díaz
 Sofía Madero del Castillo
 Virginia Tophan de Martín

S. Fernando
 Arrecife
 Canaria
 Icod
 Orotava
 Villa Orotava
 Villaviciosa
 Canaria
 Arrecife
 S. Miguel
 Guía, Canaria
 Guía, Canaria
 Guía, Canaria
 Orotava
 Río
 Teguisse
 Algeciras
 Ingenio
 Osuna
 Matillas, Fuerteventura
 Palma de Mallorca
 Villa Orotava
 Llanos, Palma
 Tacoronte
 Tacoronte
 Antigua
 Alajeró
 Tacoronte
 Tetir
 Milles de la Coldorosa
 Cádiz
 Icod
 Icod
 Lanzarote

Estafeta de Icod

Catalina Calzadilla
 Esteban Medina
 Francisco Florencio Martín
 Francisco Rioja

Santa Cruz de Tenerife
 Canaria
 Santa Cruz de Tenerife
 Laguna

Estafeta de la Villa de Orotava

Antonio Carmona	Palma
José A. Ceballo	Santa Cruz de Tenerife
Juan Megras	Canaria
Vicente Oramas	Laguna
Sacristán de Tacoronte	Tacoronte

Estafeta del Puerto Orotava

Alejandro Madero Rodríguez	Icod
Antonio Espinosa	Garachico
Gerónimo Pérez	Vilaflor
Juan Falcón	Telde
José Grau	Icod
Sra. de D. Antonio Gutiérrez	Icod

Estafeta de Las Palmas

Agustín González de Trevilla	Madrid
Antonio Baeza y Nieto	Madrid
Bartolomé Senianca	Santa Cruz de Tenerife
Blas Bautista Cabrera	Granadilla
Brígida Doreste	Lanzarote
Cecilia Hernández de Ayard	Santa Cruz de Tenerife
Carlos Guadalupe	Santa Cruz de Tenerife
Catalina Ordóñez	Lanzarote
Evarista Lugo de Valcárcel	Villa Orotava
Francisco Ponce	Santa Cruz de Tenerife
José Borges y Borges	Santa Cruz de Tenerife
Joaquina Barroso de Descoubet	Santa Cruz de Tenerife
Juan Viera	Santa Cruz de Tenerife
Juan Bautista	Granadilla
José García	Granadilla
José M. Fernández Gómez	Oliva
María del Rosario López Martínez	Santa Cruz de Tenerife
Miguel García	Santa Cruz de Tenerife
Manuel Hernández y Peña	Santa Cruz de Tenerife
Maximiano Ferrer	Arrecife
Nicolás Rosales	Puerto Orotava
Segundo Calzadilla	Santa Cruz de Tenerife
Tomás de la Nuez	Granadilla

Estafeta de La Palma

Andrés Brito Gutiérrez	Santa Cruz de Tenerife
Antonio Rodríguez Toledo	Lanzarote

José Manuel Rodríguez	Fuerteventura
José García Valcárcel	Sauzal
Lorenzo Cáceres	Orotava
María Hernández Pérez	Santa Cruz de Tenerife
María Antonia Armas	Lanzarote
María Antonia Rodríguez de Guillén	Orotava
Santiago Hernández	Lanzarote
Sipriano García Jiménez	Santa Cruz de Tenerife
Tomás Felipe Wanguemert	Puerto Cabras

Estafeta de Arrecife

Antonio M. Manrique	Fuerteventura
Bárbara de León	Victoria, Tenerife
Guillermo Cueva	Canaria
José Rodríguez	Santa Cruz de Tenerife
José Elías	Güimar
Manuela López de Orozco	Santa Cruz de Tenerife
Mauricio Saavedra	Santa Cruz de Tenerife
María Pilar Azofre de Denis	Canaria
María Lemes	Laguna

Santa Cruz de Tenerife 23 de julio de 1856.- El Administrador Principal. Pedro Gurrea.

En números posteriores se fueron publicando listas sucesivas de las cartas detenidas en las oficinas por falta de franqueo.

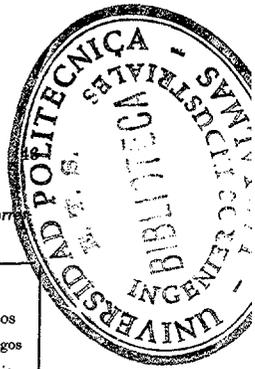
Como al principio de aplicar el sistema de franqueo hubo muchas confusiones se tuvo que aclarar en el *Boletín Oficial* qué cartas eran las oficiales y cuáles eran de los particulares, a efectos de aplicar los sellos de la clase correspondiente. Así tenemos que en el *Boletín Oficial* de la provincia número 101, se publica con toda clase de detalle el reglamento por la cual debía sujetarse la correspondencia oficial para circular por el Correo y a continuación la relación de todas las entidades oficiales que tenían concedida la franquicia.

También como dato curioso y haciendo referencia de los datos estadísticas que menciona la prensa de Gran Canaria en las páginas 131 y 132, a continuación transcribimos las cifras correspondientes al Estado General del importe de la correspondencia particular y franqueo de periódicos e impresos hechos efectivos por las Administraciones del Reino, Islas Baleares y Canarias, correspondientes al año 1855 del Diccionario Geográfico de Correos de España y sus posesio-

ESTADO GENERAL del importe de la correspondencia particular y franqueo de periódicos e impresos que han hecho efectiva su correspondencia oficial, y el número, clase y producto de los que se han vendido para el franqueo y certificados en todo el año de 1855.

CARGOS FORMADOS POR OTRAS ADMINISTRACIONES									
CORRESPONDENCIA NO FRANQUEADA									
MESES	Del Reino		De Puerto Rico, Cuba y Filipinas		Del extranjero		Correspondencia de abono con cargo		
	Reales	Mars.	Reales	Mars.	Reales	Mars.	Reales	Mars.	
Enero.....	500.218	19	32.574	14	217.767	33	11.784		
Febrero.....	386.232	21	24.685	32	199.958	13	9.614		
Marzo.....	430.607	22	25.192	»	227.728	24	11.418	26	
Abril.....	399.379	31	6.120	»	223.094	»	11.993	26	
Mayo.....	394.685	32	35.832	»	203.539	26	11.498	13	
Junio.....	376.982	27	19.932	»	184.704	5	11.756	29	
Julio.....	402.386	13	19.519	»	192.502	14	11.949	26	
Agosto.....	419.520	17	11.144	»	221.697	4	13.415	16	
Setiembre.....	379.237	13	23.108	»	212.550	21	12.410	20	
Octubre.....	349.677	32	12.454	20	202.494	16	10.725	»	
	Reales	Cénts.	Reales	Cénts.	Reales	Cénts.	Reales	Cénts.	
Noviembre.....	316.381	»	15.738	»	185.890	24	10.161	90	
Diciembre.....	308.543	24	22.267	»	190.451	56	9.753	46	
TOTALES.....	4.663.853	94	248.566	96	2.462.379	40	136.482	36	

MESES	CARGOS por reparos a cuentas		Correspondencia de Canarias		NACIDAS de idem		MULTAS por cartas fraudulentas		TOTAL VALOR	
	Reales	Mars.	Reales	Mars.	Reales	Mars.	Reales	Mars.	Reales	Mars.
Enero.....	3.311	26	2.979	26	»	»	»	»	935.932	21
Febrero.....	328	28	2.504	24	»	»	99	»	781.528	16
Marzo.....	6.882	18	1.718	12	367	22	»	»	884.913	11
Abril.....	1.572	26	3.049	32	»	»	»	»	801.065	11
Mayo.....	2.521	19	2.392	6	»	»	»	»	823.125	15
Junio.....	328	4	3.293	6	»	»	»	»	728.533	20
Julio.....	1.539	4	2.386	6	»	»	»	»	759.480	8
Agosto.....	380	10	2.361	12	»	»	»	»	788.527	13
Setiembre.....	96	13	2.412	4	»	»	»	»	751.606	5
Octubre.....	2.506	22	3.253	6	435	18	»	»	706.365	20
	Reales	Cénts.	Reales	Cénts.	Reales	Cénts.	Reales	Cénts.	Reales	Cénts.
Noviembre.....	182	45	3.244	6	482	36	»	»	661.680	87
Diciembre.....	309	68	6.043	48	869	77	»	»	690.628	4
TOTALES.....	19.960	13	35.638	50	2.155	31	99	»	9.313.387	15



las Administraciones de Correos del Reino, Islas Baleares y Canarias, como igualmente el número y clase de sellos de la correspondencia para el franqueo y certificaciones en todo el año de 1899.

IDEM QUE SE FORMAN LAS ADMINISTRACIONES A SI MISMAS

AUMENTOS		NACIDAS			FRANQUEO		INGRESOS por pliegos de oficio y pobres
Por rectificacio- nes en el cargo	Por sorteo de cartas francas a que faltaban sellos	Del Reino	Del extranjero, Cuba, Puerto Rico y Filipinas	Sobreporte de un real en las cartas francas de Cuba, Puerto Rico y Filipinas, traidas por buque particular	De periódicos e impresos para el Reino	Idem para el extranjero	
Reales Mars.	Reales Mars.	Reales Mars.	Reales Mars.	Reales Mars.	Reales Mars.	Reales Mars.	Reales Mars.
5.531 30	562 18	10.599 2	6.423	203	137.948 31	801 »	7.726 26
1.760 2	437 32	10.233 14	4.938	1.257	132.965 18	833 2	5.679 24
2.091 2	393 4	9.854 30	8.796	»	152.871 14	901 28	6.089 19
2.394 18	481 22	8.831 4	6.380	»	129.897 27	925 12	6.944 11
1.619 12	346 12	9.300 16	7.154	»	148.638 15	1.103 16	4.498 22
2.735 26	336 12	8.680 12	4.404	18	110.031 23	1.032 »	4.298 12
3.499 32	371 24	9.395 4	4.841	»	103.859 19	1.438 2	5.792 »
2.593 12	334 30	10.621 11	5.281	9	96.379 31	1.529 2	3.260 3
3.728 6	378 6	9.739 »	6.175	115	95.938 24	1.184 22	4.532 9
3.513 12	664 16	9.549 8	6.780	122	99.074 22	1.179 4	3.935 14
Reales Cénts.	Reales Cénts.	Reales Cénts.	Reales Cénts.	Reales Cénts.	Reales Cénts.	Reales Cénts.	Reales Cénts.
3.242 60	931 60	9.177 15	5.491	»	107.499 19	1.091 96	2.167 36
4.854 85	471 28	9.103 71	7.061	47	122.248 44	3.983 68	4.619 89
35.064 93	5.710 6	115.084 85	73.724	1.771	1.437.354 23	16.003 24	59.539 37

BAJAS ACORDADAS

Por rectificaciones en los cargos	Por correspondencia de variación de domicilio	Por abono a los capitanes de buques particulares	Por devolución al extranjero de cartas rezagadas.	TOTAL BAJA A DEDUCIR	VALOR RESULTANTE	CARTAS SOBRANTES	LIQUIDO PRODUCTO
Reales Mars.	Reales Mars.	Reales Mars.	Reales Mars.	Reales Mars.	Reales Mars.	Reales Mars.	Reales Mars.
10.114 25	41.951 9	82 »	2.970 30	55.118 30	880.813 29	37.998 7	842.815 22
8.833 18	33.335 6	1.658 »	3.195 16	47.022 6	734.506 20	34.619 18	699.887 2
8.649 12	37.424 »	2.028 10	4.899 11	53.000 33	831.912 18	31.805 17	800.107 1
8.616 6	35.862 10	285 24	5.125 20	49.889 26	751.175 13	31.256 10	719.919 3
8.143 28	34.974 12	2.385 »	1.602 4	47.105 10	776.020 9	32.031 8	743.989 1
14.354 18	36.227 10	3.433 »	4.243 18	58.258 12	670.275 8	33.295 12	636.979 30
9.839 24	34.644 12	108 »	3.727 32	48.320 »	711.160 8	30.662 16	680.497 26
6.609 28	40.244 20	721 28	2.489 4	50.065 12	738.462 »	32.342 31	706.119 3
14.497 24	35.307 8	1.307 »	3.041 22	54.153 20	697.452 16	33.320 16	664.132 »
9.038 14	34.678 16	672 »	2.456 6	46.845 2	659.520 18	30.238 8	629.282 10
Reales Cénts.	Reales Cénts.	Reales Cénts.	Reales Cénts.	Reales Cénts.	Reales Cénts.	Reales Cénts.	Reales Cénts.
9.028 22	30.570 65	668 »	2.618 18	12.885 9	618.795 78	27.180 35	591.615 43
12.798 97	28.751 95	1.117 »	3.700 95	16.348 87	644.279 17	32.610 76	611.688 41
120.505 »	423.971 63	14.165 81	40.070 94	599.013 11	8.711.373 71	387.361 32	8.327.012 42

nes de Ultramar, publicados en un *Boletín de la Academia Iberoamericana y Filipina de Historia Postal*.

En la segunda columna de la parte inferior a este Estado General puede verse el importe, por meses de los cargos que presentó Canarias.

XXXII

DIFICULTADES EN CANARIAS CON LOS CORREOS TRASATLANTICOS

Puestos en marcha los servicios de enlaces postales, Gran Canaria vigilaba celosamente su más estricto cumplimiento, no permitiendo ninguna alteración que supusiese un perjuicio a las mejoras postales conseguidas. Esta vigilancia la ejercía en las tres vertientes del Correo, las que afectaban a las comunicaciones con América, las Peninsulares y las que se referían a los enlaces interinsulares y a las comunicaciones con el interior de las islas.

No solamente el pueblo gran canario circunscribía su interés denunciando irregularidades e incidencias, sino que también ofrecía sugerencias para un mejor perfeccionamiento de los servicios.

Estas inquietudes quedan reflejadas en escritos aparecidos en la prensa canaria de aquel tiempo que por su interés se transcriben:

El Omnibus núm. 659 de 1861

Según se nos ha asegurado, ha llegado ya, comunicada a la autoridad competente, la real orden relativa al cambio que desde el mes próximo habrá en los días de salida y llegada de los vapores correos entre estas islas y la Península, en combinación de los dos que salen para las Antillas.

Es una mejora que proporciona a la provincia la inmensa ventaja de tener un correo semanal y en día fijo.

Parece que respecto al buque de cabotaje *La Estrella* que tiene rematado el servicio entre Santa Cruz y Las Palmas, también habrá alteración para que nunca nos falte la correspondencia que venga por los vapores de las Antillas ni el paquete inglés al día siguiente de llegar a Santa Cruz.

Obsérvese el editorial que publicó cuando se propuso la supresión de la escala en Canarias de los Correos Trasatlánticos:

CORREOS TRASATLANTICOS. *El Lloyd* de Barcelona ha publicado y otros periódicos de Madrid y provincias lo han reproducido, un artículo en que haciendo notar la sorprendente rapidez y regularidad con que los buques de la empresa López y compañía hacen el servicio trasatlántico, y la prontitud de los viajes de vuelta, en términos que se reciben en España, noticias de la Habana en el espacio de catorce a quince días, lamenta que no suceda lo mismo con los viajes de ida mediante a las escalas que tiene que hacer en Santa Cruz de Tenerife,

Puerto Rico y Samaná en la isla de Santo Domingo; concluyendo por proponer que se supriman la primera y tercera de dichas escalas por su *escaso interés y el perjuicio que causa al Gobierno, al comercio y al público en general*, retardando considerablemente la llegada de la correspondencia a las Antillas.

Por los motivos que luego indicaremos no nos ha parecido muy extraño que *El Lloyd*, esto es, un periódico destinado exclusivamente a los intereses comerciales de Barcelona, haya acogido en sus columnas un pensamiento, tan contrario a las verdaderas necesidades del comercio y del público en general, y a la de las islas Canarias y la isla de Cuba en particular; pero si nos ha llamado y nos llama la atención, que periódicos tan ilustrados y de una reputación tan bien sentada como *El Reino* y *La Palma* de Cádiz al transcribir a sus lectores el artículo de que se trata, no les hiciera observar la inconveniencia de semejante propuesta.

Lo primero que debió llamar la atención de nuestros apreciables colegas —aparte de otras consideraciones, que a nadie pueden ocultarse— es que es un absurdo, uno de los contrasentidos más inauditos, comparar, o más bien dicho, equiparar las Islas Canarias con Samaná, dice el articulista de *El Lloyd*. “No tiene hoy importancia política ni comercial y la correspondencia va de allí a la capital (Santo Domingo) por un mal camino, empleando más tiempo que el que tardaría una goleta de Puerto Rico a Santo Domingo. Debe pues dejarse la correspondencia en Puerto Rico, para que llegue un día antes a Santo Domingo”. Y ¿Existe algún término de comparación con las islas Canarias? ¿Carecen de importancia política y comercial? ¿Puede llegar a ellas de alguna manera la correspondencia al mismo tiempo o más pronto de lo que ahora llega en los vapores de la línea trasatlántica?

Pues véase que con sólo estas reflexiones bastaba para deshechar la proposiciones de *El Lloyd* como contrarias a los intereses canarios.

Pero es que estos intereses son generalmente desconocidos en España, donde con frecuencia se nos supone como una parte insignificante de la nación. Y es preciso decirlo y decirlo muy alto, es necesario que nosotros, que la prensa canaria, levantemos nuestra voz constantemente para hacer ver a nuestros colegas lo que somos, lo que valemos y el porvenir que nos está reservado para que cada día no se reproduzcan casos como el presente, en que, al vernos objeto de una especie de desprecio en artículos que se escriben y circulan en el mundo, nuestra frente tiene necesariamente que enrojecerse.

Sébase, pues, que la provincia de Canarias tiene cerca de 240.000 habitantes, que tiene reconocida una riqueza de 32.000.000 para el pago de la contribución territorial, que su comercio asciende a cerca de cuarenta millones de reales anuales, que sus producciones agrícolas aumentan continuamente, y que en costumbres, en ilustración y en civilización no ocupan tampoco un ínfimo lugar entre las demás provincias. Dadas estas circunstancias, dadas esas condiciones de existencia de nuestra sociedad, dado el desarrollo constante de nuestros intereses materiales ¿debemos dejar consentido que se diga que la escala de Santa Cruz en los

vapores correos de las Antillas *es de escaso interés?* ¿Deberemos dejar consentido que se nos compare con Samaná?

Sírvanse nuestros lectores de la Península abrir los ojos a la luz de la verdad, impónganse de lo que son y lo que valen las Islas Canarias; despreocúpense de una vez para siempre de esa idea de nuestra insignificancia y pequeñez que nos persigue, para que nos coloquen en el rango que nos corresponde entre los hijos de España. Si así lo hubieran hecho, el artículo de *El Lloyd* en la parte que nos interesa, se hubiera perdido en medio de la reprobación universal, como producto de ideas interesadas en favor de determinadas personas.

Porque no hay que dudarlo, nuestro colega de Barcelona, aparece (fuera de las verdaderas intenciones) como abogado de la empresa de vapores correos entre Cádiz y estas islas contratados por el Gobierno. La recalada de los vapores de las Antillas a Santa Cruz, perjudica notablemente a esa empresa, así en la conducción de pasajeros, como carga general. Suprimida que fuera, como pretende *El Lloyd*, los vapores Correos monopolizarían el transporte de pasajeros y de las mercancías españolas y americanas ¿Qué mucho que haya tan grande empeño en conseguir ese objeto? Así es que *El Lloyd* dice con la mayor inocencia lo siguiente:

“Los vapores correos que los Sres. Bofill Martorell y compañía tienen contratados con el Gobierno, ponen en comunicación directa a las Canarias con la Península en viages quincenales entre Cádiz y Santa Cruz de Tenerife, y sus navegaciones nada dejan de desear. Arregladas las salidas de estos vapores de modo que coincidan con las llegadas de los trasatlánticos a Cádiz y las llegadas de los mismos con las salidas de los últimos para Habana, se tendría servida con toda regularidad apetecible la correspondencia entre dichas islas y la de Cuba”.

De manera que para *El Lloyd* las Islas Canarias no necesitan más que dos comunicaciones al mes con España y Europa, siendo necesarias las otras dos que tenemos por medio de los vapores trasatlánticos.

Y *El Lloyd* está en un grave error; atendidas las necesidades de nuestro comercio, no bastan, no las comunicaciones quincenales con España, necesitamos las cuatro que nos proporciona la línea de las Antillas; y todavía eso no basta, todavía es preciso, y no debiera tardar mucho tiempo en realizarse, que tuviéramos otras dos comunicaciones de estas islas con la Península, porque así lo exigen nuestra actual situación, nuestra creciente prosperidad y nuestras relaciones, cada día más íntimas con el mundo europeo.

Y si consideramos la cuestión bajo el aspecto de los intereses cubanos, todavía aparecerá más injustificada la propuesta de *El Lloyd*. La provincia de Canarias es acaso entre todas las de España, la que más hijos envía a la isla de Cuba, hasta el punto de que es Canaria la novena parte de la población blanca de dicha isla ¿Cómo no ha de ser conveniente la escala de los vapores por Tenerife, cuando sirven para proporcionar noticias periódicas y prontas de sus familias y de sus negocios a un número tan crecido de individuos de la Grande Antilla? ¿Cómo

pueden desatenderse por el Gobierno tan importantes intereses, aunque fuera a costa de la supuesta detención de dos días en la llegada de los vapores de la Habana?

Parécenos todo esto, tan exento de discusión racional que no nos detendremos en ella. Los intereses de la isla de Cuba son muy respetables; las relaciones entre ella y la Península son muy importantes; pero también son respetables nuestros intereses, también son muy importantes nuestras relaciones con la Habana, también somos nosotros españoles con derecho a que se nos entienda y atienda y a que no se nos sacrifique a cierto género de ambiciones.

Esperamos, pues, que el Gobierno supremo, que debe tener formado acerca de las Islas un concepto más verdadero que algunos periódicos, hará que se conserve la escala de Santa Cruz en los Correos trasatlánticos, como de gran interés para el comercio y para el público en general, según antes hemos manifestado.

Realmente la defensa que hace el periódico es ardorosa, bien planteada y con un estilo agudo y directo. En resumen es una defensa maravillosa de los intereses canarios.

Desgraciadamente no se tuvieron en cuenta estos argumentos y en el número siguiente pudimos leer la decisión del Gobierno sobre los Correos trasatlánticos, contraria a lo pretendido por Canarias, dice así:

Ministerio de Hacienda.- Ilmo. Sr. visto el expediente instruido en esa Dirección General con motivo de la instancia presentada a la misma por A. López y compañía, del comercio de Alicante, empresarios de los correos trasatlánticos, en solicitud de que se les permita transbordar a los expresados buques-Correos en el puerto de Cádiz los géneros que procedentes de Marsella y con destino a Canarias, Puerto Rico, Santo Domingo y Cuba conduzcan al mismo sus vapores de la línea del Mediterráneo e igualmente se les permita transbordar en el referido puerto de Cádiz la carga que a él conduzcan desde la Habana los vapores Correos con destino a los del Mediterráneo:

Considerando que la primera petición de los interesados se halla resuelta por Real orden de 30 de mayo de 1861 toda vez que la gracia que por ella se otorgó a la casa de Bofill y Martorell, de Barcelona, se hizo extensiva a todas las demás empresas que se encontrasen en iguales condiciones o hagan sus expediciones entre los puertos de España y nuestras Antillas.

Considerando que en este caso está comprendida la empresa de A. López y compañía.

Y considerando que con respecto a la segunda no sólo es conveniente su concesión, sino que no deben limitarse a los vapores de la misma empresa, puesto que la verdad y la justicia aconsejan que esta gracia sea extensiva a todos los armadores de buques en general, ya sean de vapor o de vela, toda vez que permi-

tiéndose por los artículos 205, 206 y 208 de las ordenanzas de aduanas el trasbordo para puertos extranjeros de todas las mercancías que se conduzcan en bandera nacional a los de España, tanto desde nuestras provincias de ultramar como de cualquier punto extranjero de América, se niegue completamente cuando la expedición se dirige a puertos españoles: S.M., de conformidad con lo informado esa Dirección General se ha servido mandar:

- 1.- Que la Real orden de 30 de mayo de 1861, se haga extensiva a los buques de vapor de la empresa de A. López y compañía con sujeción a las reglas que la misma establece.
- 2.- Que en lo sucesivo se permita a dicha empresa traspasar en Cádiz a los vapores que tiene establecidos en el Mediterráneo, con destino a cualquier puerto de España la carga que conduzcan desde la Habana los expresados buques Correos.
- 3.- Que esta misma gracia se haga extensiva a todos los armadores de buques de vapor y de vela que midan por lo menos 80 toneladas observándose en todos los casos las reglas fiscales establecidas, de cuyo exacto cumplimiento cuidarán muy especialmente los Administradores de Aduanas.

De la Real orden lo digo a V.I. para su inteligencia y demás efectos correspondientes. Dios guarde a V.I. muchos años. Madrid 12 de agosto de 1863. Moreno López. Director General de Aduanas y Aranceles.

Continúa el citado periódico después de esta exposición:

Después de la publicación de esta Real orden es cuanto se ha pretendido por *El Lloyd* la supresión de nuestra escala ¿Puede dudarse acerca del móvil que le dirige?

El ejemplo de lo arbitrario de esta orden se recoge en el comentario publicado a los pocos números siguientes de esta forma:

Según leemos en el *Eco del Comercio*, el vapor correo trasatlántico Isla de Cuba que entró en el puerto de Santa Cruz a las dos de la tarde del día 3, fue despachado para su destino a las cuatro horas de haber fondeado.

Teniendo en cuenta, pues, el corto tiempo que se detienen los vapores Correos en nuestro puerto, y que para su viage a las Antillas tienen generalmente que pasar a la altura de estas islas, se conoce más y más cuan irracionales son los argumentos que se están empleando en apoyo de la supresión de la escala en Santa Cruz de dichos vapores.

A continuación se presenta una sugerencia que hace la prensa ca-

naria con el objeto de remediar el perjuicio que ocasionaba en el archipiélago la supresión de las escalas de los Correos trasatlánticos detallando también que la solución ofrecida por un periódico no remediaría totalmente la pérdida de los enlaces:

Sentimos mucho no hallarnos de acuerdo con *Las Canarias* en la manera de considerar la cuestión de las escalas de los vapores correos trasatlánticos de que se ocupa toda la prensa isleña por consecuencia del artículo que publicó *El Lloyd* de Barcelona.

He aquí lo que aquel ilustrado colega dice, entre otras cosas en su número correspondiente al 4 del corriente mes:

“Los vapores correos de los señores Bofill y Martorell que hacen hoy dos viajes por mes, es decir, salen los días 7 y 22 de Cádiz para Canarias y los días 14 y 29 de Canarias para Cádiz, con sólo, pues, que el Gobierno se entendiera con aquellos señores y aumentara un viaje mensual, quedaría, a nuestro juicio, perfectamente arreglado nuestro servicio. Cada diez días, saldría un vapor de la Península para aquellas islas y cada diez días saldría también otro de aquellas islas para la Península, habría entonces por una parte tres salidas mensuales en vez de cuatro que hay ahora, pero por otra habría también tres salidas de Canarias en lugar de las dos actuales, combinación ciertamente mejor para todos.

Lo que por nuestra parte proponemos, es el aumento de un viaje mensual en el servicio de vapores correos que nos unen con aquellas islas, no combatimos, entiéndase bien, la rapidez de los viajes a la Habana, y si por el contrario, la aceptamos como cosa conveniente, pero resistimos con todas nuestras fuerzas el que ésta se realice con perjuicio de nuestras islas. Respecto a Santo Domingo y Puerto Rico nada decimos, porque se propone por *El Lloyd* el establecimiento de vapores entre dichas islas y Cuba, lo cual nos parece muy acertado.

Como se ve, *Las Canarias* cree que el perjuicio de la supresión de la escala de los vapores correos de las Antillas, se encontraría compensada por el aumento de un viaje de ida y vuelta de los vapores correos de estas islas, y a nuestro modo de ver no existe semejante compensación por las dos razones que muy ligeramente apuntaremos hoy.

La primera y más importante es que con los tres viajes al mes de los correos de Canarias, sería del todo punto imposible poner en combinación la llegada de estos buques a Cádiz con la inmediata salida de los Correos trasatlánticos a fin de que la correspondencia isleña llegase oportunamente a las Antillas; correspondencia que no es de poca consideración, porque consiste en 60.000 cartas al año según los datos oficiales. Suponiéndose pues, que dominara la opinión de nuestro apreciable colega tendríamos que la correspondencia de estas islas para América se retrasaría quince o veinte días respecto de la actualidad, con grave perjuicio de los intereses mercantiles y de las relaciones particulares y de familia del gran número de Canarios que residen en las Antillas ¿No conoce *Las Canarias*, en su buen juicio que esto no tiene compensación?

En segundo lugar, padecerían nuestras relaciones con Europa. Ahora con las dos expediciones que salen de Cádiz mensualmente para las Antillas y tocan por estas islas el comercio y sus particulares reciben la correspondencia cada ocho días; de la manera que propone *Las Canarias*, la recibirán cada diez días, y no es preciso decir que esto, en el estado actual del mundo, es un perjuicio que tampoco puede obtener compensación, con que tuviéramos otra salida de buque de estas islas para Cádiz, cuya conveniencia no negamos, por otra parte como en el artículo que dedicamos a este particular en el número 840 de *El Omnibus* hemos dicho, "que todavía es preciso, y no debiera tardar mucho en realizarse" que tuviéramos otras dos comunicaciones de estas islas para la Península porque así lo exigen nuestra actual situación, nuestra creciente prosperidad y nuestras relaciones, cada día más íntimas con el mundo europeo. "Establézcase, pues ese tercer viaje, así iremos marchando hacia el punto a que debemos llegar; pero no se nos quite la relación inmediata con las Antillas, no se nos prive de una constante comunicación con Europa. Tal es nuestra opinión".

XXXIII

CANARIOS RESIDENTES EN LAS ANTILLAS EN 1846

También la prensa de la Península se hizo eco de las quejas de Canarias y en un diario de la época de Madrid, *La discusión*, podemos leer lo siguiente:

Pero, en la hipótesis de que la escala de Canarias retrasase algunas o muchas horas la llegada de los vapores a la Habana, siempre sería una injusticia y hasta un atropello, suprimirla.

Llamar, como lo hace *El Lloyd*, de escaso interés la escala de las islas, invocar los perjuicios que se irrogan al comercio y al público de la Península, sin nombrar los que se causarían al comercio y público de las Islas Canarias, si no para llamarlos insignificantes es ostentar una ignorancia completa de aquel archipiélago y de sus intereses.

Ninguna otra provincia de España, *absolutamente ninguna*, mantiene con las Antillas las relaciones de familia que mantiene Canarias, y pocas, muy pocas, tienen relación de intereses de tanta cuantía. En el censo oficial de Cuba de 1846 que comprende la clasificación de los habitantes por *naturaleza* aparece que había allí establecidos en aquella época 14.338 canarios formando la 16a. parte de la población blanca. De entonces acá han emigrado en aquella colonia, más de 22.000 isleños lo cual hace que a pesar de haberse elevado su población blanca a 480.000 habitantes, formen hoy los canarios más de la 16a. parte de la población, proporción sumamente notable, si se atiende a que las 15,16a. partes las forman todo el resto de los innumerables extranjeros establecidos en aquella rica posesión.

El interés particular que todo lo mina, ha minado también la imparcialidad reconocida a *El Lloyd*. De otra manera no hubiese asegurado que los viajes de regreso de los vapores son de 14 y 15 días y no de 17 y 18 cuando lo primero es la escepción y lo último la regla, y que en los de ida se tardan 20 y no 18 o 19 cuando esta es la regla y aquella la escepción.

Pudiéramos aducir más razones para demostrar: 1.- Que la escala de Tenerife no origina ni las demoras ni los perjuicios que se suponen y 2.- que, aunque suprimiéndola, se adelanta algunas horas la llegada de los vapores a Cuba, esto sería una injusticia y una injusticia altamente perjudicial a los intereses de las Islas Canarias, una de cuyas necesidades, acaso la más imperiosamente reclamada por la *conveniencia pública* quedaría sin satisfacer.

No parece sino que aquel país se halla condenado a ver hollar diariamente sus intereses, por un desconocimiento que no es culpable: sus intereses, como los

de cualquier otra provincia de España; siendo así que contribuye como las demás, y que siquiera por eso debería hacerse por todos lo posible para que disfrutase de los beneficios en justa proporción.

Ante este cúmulo de quejas, al parecer la compañía López y Compañía reconsideró el planteamiento y continuó las escalas en Santa Cruz de Tenerife. Otra batalla ganada por Canarias.

El suelto que indica tal decisión se describe de esta forma:

Leemos con el mayor gusto en nuestros colegas de Santa Cruz el *Eco del Comercio* y *El Fénix*, las siguientes noticias sobre la escala de los vapores correos trasatlánticos.

Dice el primero: Hásenos asegurado que la empresa de Antonio López y compañía, no ha pensado siquiera en la supresión de la escala que hacen los vapores de las Antillas en este puerto, que más bien les es conveniente que perjudicial, siendo este puerto donde con más prontitud se despachan a dichos buques y no pasando nunca de *ocho horas* lo que se pierde con esta escala.

Sabemos que el Gobierno tampoco ha pensado en suprimirla si bien está ya la de Samaná.

Y en el segundo: Tenemos segurísimos datos para afirmar que la empresa de A. López y compañía ha desestimado la pretensión de Santander, reducida a que saliese de aquel puerto uno de los vapores correos de las Antillas; y que el Gobierno también ha rechazado como inconveniente inaceptable el rumbo directo desde Cádiz a la Habana, pedido por alguno. Al mismo tiempo se cree que muy pronto se establecerán uno o dos vapores para las comunicaciones interinsulares gracias al celo del Sr. Gobernador Civil, secundado por los clamores de la prensa canaria.

Continúa *El Omnibus*:

Celebramos estas seguridades que nuestros colegas tienen acerca de tan importantísimo asunto que ha ocupado y ocupa todavía a la prensa canaria; y nos place también la indicación de *El Fénix* sobre los correos interinsulares. El día en que éstos se establezcan, todos los amantes del país podremos entonar un célebre himno si no con su carácter histórico, con una tendencia revolucionaria, porque los vapores causarán una verdadera revolución en nuestros intereses materiales y... "Esto marchará".

XXXIV

IRREGULARIDADES EN EL SERVICIO DE VAPORES CON CADIZ

El control y vigilancia por la parcela que se refiere a los Correos Peninsulares, queda reflejada en las siguientes notas aparecidas en la prensa gran-canaria:

Ya los vapores entre estas islas y la Península han abandonado aquella exactitud y precisión en su itinerario que tantas ventajas produce a los intereses públicos y particulares. Falta es esa de una inmensa trascendencia, ya que no estando en la contrata debiera exigirse la responsabilidad a quien corresponda.

De todos modos, esta isla es siempre la que sale más perjudicada, pues en lugar de los dos días que aquí debe permanecer el vapor, sólo está 15 o 20 horas.

Esperamos que nuestras dignas autoridades eleven al Gobierno Supremo las justas quejas que merece esta conducta.

En otro periódico hemos encontrado la siguiente referencia:

Ayer ha llegado a este puerto el vapor-correo español que debía traernos la correspondencia de la metrópoli. Esta no ha aparecido. Referiremos a nuestros suscriptores sencillamente lo que ha pasado, según lo manifiesta el capitán de dicho vapor. Este Señor, se presentó al Administrador de Cádiz pidiendo la correspondencia para Canaria y Tenerife en la misma forma en que había sido enviada anteriormente, es decir, en sacos separados, y el Sr. Administrador, ignorando nosotros con que facultades, contestó, que habiéndose ya cantado el *Te Deum* en Santa Cruz de Tenerife, no había necesidad de hacer el apartado entre las dos islas, y así lo ejecutó; dando por resultado, que desde antes de ayer está la correspondencia en Santa Cruz y tal vez no llegue aquí hasta el domingo próximo.

Esta arbitrariedad del Sr. administrador de Correos de Cádiz, creemos no debe pasar desapercibida y por ella es que nosotros desearíamos que por quien corresponde se le haga comprender y se le obligue a cumplir con lo dispuesto en la Real Orden de 23 de febrero último de la cual debe estar enterado.

Transcribimos otra nota que afecta a una mejora en el puerto de Las Palmas para la mejor comodidad del público y Correos a la llegada de los vapores correos de la Península:

Pronto se colocarán en el muelle, seis faróles que, con sus correspondientes columnas de hierro, han sido regalados para este objeto por los señores Bofill y Martorell y Compañía del comercio de Barcelona y contratistas de los servicios de Correos de estas islas, y por los señores Barba, Cumella y Compañía de este comercio.

Damos las gracias por esta importante mejora que tan necesaria era en aquel sitio.

Como el público y la prensa se interesaban en las condiciones con que llegaba la correspondencia de la Península, lo vemos en la siguiente nota:

A las siete y media de la mañana del doce del corriente, fondeó en nuestro puerto el vapor correo de la Península. A las nueve menos cuarto llegó el correo a la Administración.

Las personas que la esperábamos vimos con sentimiento el poco cuidado que se tiene en este servicio público, pues uno de los sacos donde venían las cartas y los periódicos estaba materialmente abierto y sembrando los papeles que contenía.

Preguntamos:

- 1.- ¿No tiene el vapor hora señalada para llegar a nuestro puerto?
- 2.- ¿Es la de las siete y media la demarcada?
- 3.- ¿Necesita hora y media para echar la correspondencia en tierra hallándose la mar tranquila y llana?
- 4.- ¿No es mirar con abandono este servicio teniendo en poco que vengan los sacos rotos y que se extravíe la correspondencia que conducen?

Otro suelto sugiere un cambio de horarios para mejor aprovechar los alcances de recogida de la correspondencia dirigida a la Península:

Varias veces hemos llamado la atención de nuestra autoridad sobre los perjuicios que se irrogan al público en general y al comercio en particular, de recoger la correspondencia para la Península de ocho a diez horas antes de la salida del vapor que la conduce, como ha sucedido el 28 del mes anterior.

Se nos podrá poner la objeción de que cuando el mar está alterado, se recoge más temprano para no imposibilitar el embarque; pero a esto debemos contestar de que, en tales casos no se repiten con frecuencia, puede conducirse la correspondencia a bordo por las playas de Santa Catalina por donde siempre se encuentra el mar tranquilo.

Esperamos que esta insinuación surta todos los efectos que es de desear.

Insiste nuevamente el periódico en el problema presentado anteriormente de la siguiente forma:

A las observaciones que en uno de nuestros números anteriores hicimos respecto a los perjuicios que ocasiona el recoger la correspondencia para los vapores españoles 8 o 10 horas antes de la salida de éstos, debemos de añadir algunas más porque consideramos este negocio de gran importancia para las oficinas del Gobierno, para el Comercio y para el público en general.

Después de redactar el suelto a que nos referimos llegó a nuestra noticia que la correspondencia del 28 del pasado noviembre recogida y cerrada a las dos de la tarde, se embarcó a las cinco por el muelle de esta ciudad. Esto nos hace recordar un hecho igual que presenciarnos en el correo del 28 de setiembre cuya correspondencia mandada recoger a las tres de la tarde, porque el mar no parecía muy bueno, vino a embarcarse la balija a las nueve de la noche en el bote mismo que conducía a los pasajeros y sin que en el mar se notase variación.

De lo dicho se desprende que el informe que los prácticos dan a la autoridad y que es el que sirve para fijar la hora en que se ha de cerrar la estafeta, cuando el mar no está llano, es dado con poca previsión y sin conocer los trastornos que causa la anticipación de la hora. Sobre estos informes llamamos la atención de la autoridad.

Nosotros nos atrevemos a proponer, después de haberlo consultado con personas competentes, que la correspondencia para la Península, debe cerrarse fijamente en todo tiempo y estación a las cinco de la tarde en los días 13 y 28 de cada mes; pues nos parece que dicha hora concilia todas las circunstancias y cuando por una casualidad, que será rara, no se pueda absolutamente hacer el embarque por el muelle, después de la hora expresada, será fácil efectuarlo por las playas de Santa Catalina, como ya oportunamente indicamos o por el puerto de la Luz a cuyo fin dará la autoridad órdenes con anticipación.

Al determinar de este modo una hora fija para cerrar la estafeta reporta beneficios a los pueblos del interior, donde no pudiendo saberse la variación del correo cada día no tienen seguridad de que conduzcan las cartas que remiten, en contestación a las que reciben por el mismo.

XXXV

FUNCIONARIOS DE CORREOS EN LAS PALMAS EN 1859

Por lo que afecta a los servicios postales del interior de la isla, debemos antes detallar su organización que era como sigue:

Había con cargo al Municipio de Las Palmas en 1863, un Administrador de Correos, en este año se amplió la plantilla con un Auxiliar administrativo.

El Omnibus número 367 de 16 de febrero de 1859.- En la Administración de Correos de esta ciudad se ha creado una plaza de oficial auxiliar.

Tenía la ciudad una plantilla de dos carteros urbanos y la isla contaba con tres carterías, las primeras que hubo en las islas que fueron las siguientes: Moya, Tejeda e Ingenio, además de la de Telde ya creada anteriormente.

Se solicitó y obtuvo que la ciudad dispusiera de otra expendeduría de sellos, hasta la fecha sólo se vendían en la Oficina de Correos que estaba ubicada en el Ayuntamiento, el motivo de la solicitud se fundaba en la siguiente queja:

Hace tiempo que algunos vecinos de esta ciudad se quejan de los perjuicios que, en días de correo, especialmente, pueden seguirse de no haber en la misma sino una sola expendeduría de sellos para el franqueo; y como una población de la importancia que la nuestra reclama por lo menos dos, que se sitúen convenientemente en Vegueta y en Triana, hacemos pública esta observación, dirigida a las oficinas o autoridades en cuyas manos se halle el remedio de aquel mal, con el fin de que se procure evitar.

En cuanto al estado de las comunicaciones con el interior de la isla dependía fundamentalmente de las carreteras y en esta época se estaba trabajando en la de Las Palmas a Telde y en la de Arucas.

Merece como ampliación el detalle anecdótico que en cuanto terminó de construirse la de Telde, se estableció inmediatamente un servicio de Omnibus entre la capital y aquella ciudad que tomó el nombre de *La Primera* y cuyo propietario y concesionario fue D.

Hipólito Lustre. Sin embargo, de momento Correos no utilizó este servicio para sus enlaces postales con la importante ciudad de Telde, los servicios postales con el interior de la isla los realizaban los Verederos, hombres que van por veredas, antigua denominación que se les dio a los carteros de enlace. Todo este panorama postal lo podemos ver en el siguiente informe:

En primero de abril del año próximo pasado quedaron organizados los servicios de Correos para el interior de nuestra isla, en la forma siguiente: Los lunes, miércoles y viernes a las cinco de la tarde partían tres peatones correspondientes al norte de la isla, al centro y al sur. El primero pernoctaba en San Lorenzo, el segundo en Santa Brígida y el tercero en Telde. Desde muy temprano volvían a continuar su marcha hasta que llegaba a las tres primeras carterías establecidas en Moya, para la vereda del norte, en Tejeda para la del centro y en el Ingenio para la del sur. Entregaban la correspondencia a los respectivos encargados, recogían la que allí había y volvían con ella de retorno para Las Palmas llegando a esta Administración a las cinco de la tarde.

Hasta aquí no hay más diferencias entre este arreglo y el actual que la variación de días porque si antes salían los peatones de esta ciudad los lunes, miércoles y viernes a las cinco de la tarde, hoy salen los martes, jueves y sábados a las siete de la mañana regresando los miércoles, viernes y domingos; pero si antes, por ejemplo, al correo que salía el lunes y retornaba el martes por la tarde se podía contestar el miércoles día en que se distribuía la correspondencia a las nueve de la mañana para que fuese dicha contestación en el correo que salía el mismo miércoles a las 5 de la tarde, hoy, según el sistema planteado desde el primero del corriente, no puede suceder del mismo modo, porque el correo que sale el martes retorna el miércoles por la tarde, se reparte el jueves a las nueve y como ese mismo jueves ha salido ya la correspondencia desde las siete de aquella mañana, hay que esperar al correo que parte el sábado para contestar.

Este es un perjuicio.

Hemos visto que los peatones han salido de esta ciudad los martes, miércoles y sábados a las 7 de la mañana. Llegan respectivamente a las carterías de Moya, Tejeda e Ingenio a las dos de la tarde del mismo día y dejan la correspondencia que han conducido hasta los días siguientes a las 7 de la mañana, hora en que la recogen los otros peatones para repartirla a los diferentes pueblos de su tránsito hasta Agaete en el norte, Teror en el centro y San Bartolomé en el sur.

En este día de retardo hay otro perjuicio.

Pero al retornar los peatones de Agaete, Teror y San Bartolomé con la correspondencia de esos pueblos y la del tránsito en retorno para Moya, Tejeda e Ingenio en donde han de entregarla a los peatones que llegan hasta esos mismos puntos desde esta ciudad, resulta que muchas veces las secretarías de los ayuntamientos ya se han cerrado porque las horas de oficina ya han concluido y no hay

correspondencia que conducir a Las Palmas, o aunque la haya no se puede entregar, y así es como se explica que veamos llegar a nuestra redacción muchas correspondencias del interior de nuestra isla con fecha de cuatro y cinco días de atraso como si hubieran venido de Cádiz.

Nosotros creemos que el mejor remedio sería rehabilitar el sistema inaugurado el cuatro de abril del año próximo anterior.

Como aclaración a este reportaje, debe indicarse que los peatones que enlazaban con los de Las Palmas y servían los pueblos en tránsito desde Agaete, Teror y San Bartolomé, pertenecían a los ayuntamientos de aquellos pueblos que aún no habían sido declarados como entidades de población con cartería rural.

Prueban los argumentos que se exponen sobre el pago al personal de Correos por parte del Ayuntamiento la siguiente factura publicada en la prensa gran-canaria:

SUBGOBIERNO DE LA GRAN CANARIA

Cuenta general de los gastos hechos en la ciudad
1862

Mes	Día		Número de Rvn	Cent.	Rvn	Cent.
			justificant.			
Octubre	10	Por los diferentes peatones despachados en este día para conducir pliegos a los siguientes puntos: Arucas, Guía, Gáldar y Agaete.....	1	60		
		Directamente a Guía.....	2	30		
		A Agüimes.....	1	30		
		Santa Brígida.....	4	11	24	131 24
Dicbre.	23	Por conducir pliegos a San Lorenzo, Arucas, Moya Guía, Gáldar y Agaete....	5			45
					
					
			1863			
					
Febrero	4	Por formones por picar la correspondencia.....	28			

XXXVI

QUEJAS POR DEFICIENCIAS POSTALES TERRESTRES Y MARITIMAS EN 1859

A continuación se exponen unas quejas por deficiencias en el reparto de la correspondencia en la ciudad:

Algunas personas se han acercado a nuestra redacción, para que hagamos presentes los perjuicios que se les irrogan con la detención en el reparto de la correspondencia. Es insufrible, dicen, ver la tranquilidad y la paciencia con que establecen sus reales los carteros, apenas salen de la Administración, en el pórtico de las casas consistoriales, y rodeados de un numeroso consurso empiezan a distribuir la correspondencia a los circunstantes conforme van pidiendo sus cartas, especialmente cuando viene el correo de la Habana.

Si dos carteros no son suficientes, nómbrese otros dos que hagan la distribución en los barrios de San José, San Juan y San Roque y riscos de San Nicolás y de San Lázaro, de donde son las gentes que por lo común asedian a los carteros, para que les den la correspondencia con preferencia a los demás vecinos, y a cuyas exigencias tienen que acceder aquellos empleados por no verse detenidos en cada paso en las calles por semejante muchedumbre.

Se expone a continuación la queja de la redacción de los periódicos de Las Palmas sobre deficiencias en el reparto y entrega de los periódicos a los suscriptores residentes en las zonas rurales:

Sentimos que los números de nuestro periódico no hayan llegado a la redacción de nuestro apreciado colega *El Guanche* a quien manifestamos que desde primer número hasta el noveno, ha tenido cuidado esta redacción de cumplir con el deber que nos impone la mutua correspondencia entre periodistas, depositándolos en la administración de correos de esta ciudad.

Vuelven a repetirse con justa razón las quejas de algunos suscriptores de fuera de esta ciudad, por no recibir los números de este periódico a tiempo ni por el orden que los servimos.

Ultimamente nos ha dicho uno de estos Sres. que había recibido los números 6 y 9 al mismo tiempo a causa de la detención que tuvieron en la cartería de su pueblo.

Nosotros suplicamos al Sr. Administrador de Correos haga cumplir a sus subalternos exactamente con su deber no deteniendo por ningún concepto la correspondencia y dando lugar a los perjuicios que son consiguientes.

El miércoles, según se nos ha dicho, se ha recogido la correspondencia para los pueblos del interior de esta isla antes de la hora de costumbre. No sabemos si regularmente se hace así los días de fiesta, pero desearíamos que se anunciase al público cualquiera alteración que se hiciese. Lo suplicamos al Administrador de Correos, para que de ese modo se eviten los perjuicios que los intereses de los particulares pudieran sufrir.

De diferentes pueblos de esta isla se han acercado a nuestra redacción, manifestando el aparente abandono en que se tiene la correspondencia de correos en las secretarías de sus ayuntamientos. En todos se depositan las cartas en las mesas donde está el caos de los papeles de las propias secretarías, después de imponerse los secretarios y sus escribientes de las personas que las van a entregar.

Esta práctica tiene a nuestro juicio dos gravísimos inconvenientes: el primero: es estar expuestas a quedarse las cartas en aquel "mare magnum" de papeles y el segundo es que se coarta la libertad a los que quisieran depositarlas allí, si no temiesen la fiscalización de aquellos empleados o de otros curiosos.

Inconveniente que es muy fácil evitar con sólo hacer el costo de 20 a 30 rv. por una vez, construyendo un buzón que se colocara en una parte cualquiera de la sala de la secretaría, a los que pudieran acercarse sin ninguno de aquellos inconvenientes las personas que fuesen a depositar allí su correspondencia.

Llamamos la atención a quien corresponda sobre este particular, deseando tener la satisfacción de poder anunciar pronto al público y en particular a los sujetos que nos han hecho esto presente, que ha sido eficaz nuestra excitación.

Lo que sucede en las carterías de algunos pueblos no es tolerable por más tiempo. Los números de nuestro periódico llegan hasta allí y desaparecen como por encanto sin que los reciban nuestros suscriptores.

¿Qué es lo que sucede en estos sitios donde ninguna otra persona debería intervenir que la expresamente encargada del ramo? ¿A dónde van a parar esos periódicos, cuando de mano de dicho encargado debieran inmediatamente depositarse en poder de los sujetos a quienes van dirigidos? Nosotros no nos explicamos semejante extravío de modo otro que habiendo un marcado descuido de parte de las carterías y permitiéndose la libre entrada y manejo del correo a cualquiera que se presente. En ambos casos tal conducta es punible.

En confirmación de lo que acabamos de exponer, citaremos el hecho reciente de varios suscriptores de la vecina ciudad de Telde que nos han reclamado una serie de números que hemos servido con esmerada exactitud.

Varias veces hemos indicado el medio de corregir radicalmente estos males. Si hubiese encargados que bajo la más estricta responsabilidad entendiesen en este asunto, no nos veríamos obligados a denunciar abusos en una cosa tan sagrada como es la correspondencia.

La vigilancia de los servicios postales interinsulares también queda reflejada en la siguiente editorial de *El Omnibus*:

Dícese que la cuestión de los vapores interinsulares va a resolverse y este es un paso que nos va a dar resultados inmensos cuya importancia no pueda tal vez hoy apreciarse debidamente.

Dicho está hasta la saciedad que careciendo las Islas de caminos de hierro, y no pudiendo aspirar en ninguna época a tenerlos, al menos mientras una nueva invención menos costosa no venga a cambiar las condiciones económicas de los ferrocarriles, sus carreteras cortadas en sus empinadas sierras, serán los únicos medios de comunicación entre sus pueblos.

Pero entre tanto, el lazo que ha de unir estas siete porciones aisladas del archipiélago, nunca podrá ser otro que el de los buques a vapor.

En la época que alcanzamos es vergonzoso que nuestro servicio de correos se haga aún en buques de vela, sugeto a todos los caprichos del viento y de la calma.

No hay pueblo civilizado donde el vapor no lance su largo penacho de humo, indicando al viagero la señal precursora del progreso material.

Allí donde esta señal desaparece o nunca se muestra, es que se halla muy distante del siglo en que vivimos, y debe abrigar pocas esperanzas de adelanto social.

Estas verdades reconocidas entre nosotros, han dado origen a diversos proyectos más o menos ingeniosos para obtener los medios necesarios de plantear en la provincia el servicio de correos-vapores.

Désde el año 1837, si no estamos engañados, han circulado varios impresos proponiendo este o el otro plan para subvencionar un vapor sin que pudiesen salir de la esfera de lo ideal de dichos planes.

Más en el día, con el aumento del comercio y la circulación interinsular, aquellos proyectos, difíciles entonces, son hoy más fáciles de realizar. Un vapor, en la época actual, bien combinadas sus estaciones, apoyada su empresa por el Gobierno, no dejaría de encontrar elementos de poderosa vida entre nosotros.

Los buques extranjeros que tocan nuestros puertos, sin buscar por ahora otro ejemplo, hacen necesario un cambio rápido y continuo de artículos de primera necesidad, que buscados con avidez por los extranjeros converjen naturalmente a los puntos donde aquellos buques estacionan. Si los caminos en el interior de cada isla no conducen a las playas los productos agrícolas codiciados, si éstos no son conducidos por buques de vapor el mercado que les ha de dar salida, ni aquellos llegan en buen estado ni en el tiempo oportuno para su venta.

Si de estas consideraciones materiales pasamos a la conveniencia pública respecto a la seguridad matemática de los viajes y al impulso que imprima este medio de comunicación a las transacciones mercantiles, con todas las consecuencias que de aquí se desprenden, naturalmente hemos de convenir que el anuncio que hoy se publica de hallarse ya casi conseguida esta mejora debe llenarnos de inmenso júbilo y hacernos presentir una época de continuo y progresivo desarrollo.

Si nuestras esperanzas no salen esta vez fallidas, creemos que las consecuencias que de este hecho se desprenden, serán aún mayores que las pocas que hoy rápidamente hemos podido aquí enumerar.

XXXVII

ENTRADA EN SERVICIO DE UNA LINEA DE VAPORES INTERINSULARES

A continuación se transcribe una queja sobre la falta de sincronización de los enlaces interinsulares con los buques de vapor que hacen el servicio de Cádiz a Santa Cruz:

Nuestro colega de la *Crónica de Lanzarote*, que se queja y con razón de los perjuicios que se siguen a aquella isla de que los buques contratados para llevar la correspondencia no salgan en días en que sea posible trasladar allí el correo de la Península sin ningún retardo.

Como esta mejora es de aquellas que no exigen gastos ni desembolsos ni necesitan pasar informe, pues su conveniencia está a la vista de todos, creemos que pueden alterarse los días de salida de los buques correos, de modo que se satisfaga cumplidamente el deseo manifestado por aquellos isleños.

Nos alegramos que así suceda.

Fuerteventura también se quejaba de la falta de enlaces y agradece de la siguiente forma un aumento de los mismos ordenado por el Sr. Subgobernador:

Desde el principio de año el Sr. Subgobernador del distrito ha ordenado que en las dos islas de Lanzarote y Fuerteventura hayan dos correos semanales para conducir la correspondencia en los pueblos del interior de ambas islas. Celebramos esta utilísima mejora que tanto se echaba de menos y que será recibida, desde luego, con gran júbilo por aquellos isleños.

A continuación se detalla el itinerario seguido por los buques de vela interinsulares en esta época:

Según leemos en el suplemento al Boletín oficial de la provincia correspondiente al 27 de abril último, el itinerario de los correos de vela entre esta ciudad de Las Palmas y Santa Cruz, Lanzarote y Fuerteventura, es el siguiente:

Salida de Las Palmas para Santa Cruz los días 1, 6, 11, 16, 21 y 26 de cada mes.

Salida de Santa Cruz para esta ciudad los días 3, 8, 13, 18, 23 y 28.

Si el vapor de Inglaterra no ha llegado el 3 y los de las Antillas el 3 y el 18, se detiene la salida de Santa Cruz hasta la llegada de los mismos.

Salidas de Las Palmas para Fuerteventura y Lanzarote los días 4, 12, 19 y 27.

Salidas de Arrecife para Las Palmas a las 24 horas de llegar.

En Puerto de Cabras se detendrá el Correo 6 horas a la ida y 6 horas a la vuelta.

Si el Correo de Santa Cruz no ha llegado a esta ciudad los días 4, 12, 19 y 27 se detendrá la salida del de Fuerteventura y Lanzarote hasta la llegada del primero.

Este itinerario de Canaria a Lanzarote se principiará a regir en primero de junio próximo.

Ofrecimiento de un buque vapor para el servicio interinsular por parte de un armador de Lanzarote:

Algunos de nuestros colegas de la provincia nos han hablado, hace días de una persona que existe en Lanzarote y que ha ofrecido facilitar un buque a vapor que haga cuatro viajes mensuales desde aquella isla a ésta, dos a Santa Cruz de Tenerife, tocando por Fuerteventura. La persona que hace tales ofertas solamente exige por remuneración justísima según dice *El Fénix* que se le abone el combustible para el buque y que se le de una pequeña subvención por el Gobierno para atender a los gastos que el vapor ocasione.

Ventajosamente aceptable es semejante ofrecimiento y esperamos que se tome en consideración y no se desprecie la oportunidad del bien general.

No pararon los canarios en la búsqueda de soluciones para normalizar la situación de los enlaces postales interinsulares, las gestiones las llevaron a todos niveles y las propuestas de solución al Gobierno fueron variadas y procedentes de diferentes canales; un ejemplo, la siguiente nota:

Después de lo mucho que se ha ocupado la prensa canaria, dice nuestro colega de *El Eco del Comercio* excitando al comercio y a los particulares para el establecimiento de un vapor entre islas, sin que hasta el día se haya conseguido, una casa extranjera ha venido a llenar esta necesidad que tanto se hace sentir en el país. Sabemos, por conducto que merece todo crédito que el Sr. D. Guillermo Duppo y compañía mandará muy pronto a las aguas de este archipiélago un buque a vapor que hará viajes entre las islas todas, para lo cual practica la Compañía las diligencias oportunas. El mismo capitán que ha de mandar el buque, da esta noticia tan satisfactoria para el comercio y para los particulares. Esta es una mejora que hace tiempo vienen reclamando los intereses de la provincia en general y de los individuos en particular.

Por nuestra parte nos reservamos los elogios que el proyecto del Sr. Duppo merece, cuando lo veamos realizado. Nadie extrañará nuestra reserva después de los desengaños sufridos.

A continuación se transcribe otro ofrecimiento por parte de una compañía inglesa:

Podemos asegurar que la línea de vapores interinsulares que gestiona cerca del Gobierno para establecer entre nosotros D.G.D. Crotch se compondrá de buques de cien toneladas y fuerza de cuarenta a 60 toneladas que había dicho *El Omnibus* medirían según lo indica el número 933.

Es bien positivo que dicho Sr. de Crotch ha manifestado a algunas casas del comercio y a varios particulares de esta ciudad, que establecería dicha línea, si la subvención del Gobierno para conducir los correos la creía suficiente para atender a los gastos de la propia línea, pues de lo contrario abandonaría el proyecto.

Algunas de las expresadas casas y personas nos han suplicado que hiciésemos esta manifestación para que el público se orientase de lo que en realidad ha ocurrido sobre el establecimiento de la línea de vapores interinsulares del Sr. Crotch.

Como ya conoce el lector estos ofrecimientos no llegaron a cuajar quizá porque el Gobierno no quiso que este servicio fuese monopolizado por extranjeros, no empezando el servicio de "correillos" a vapor hasta 1890.

Sin embargo, ya en 1875 se aprobó una contrata para este servicio que si bien duró poco tiempo, sentó las bases por las que posteriormente se convocaron las siguientes. La aprobación de la contrata para este servicio interinsular se publicó en *La Prensa* diario de la época con el siguiente detalle:

La Orden del Gobierno aprobando el itinerario de los vapores correos interinsulares es como sigue:

Al Sr. D. Emilio Nieto, representante de D. Francisco Sixto Lecaro, concesionario del servicio de vapores correos entre las Islas Canarias digo en esta fecha lo que sigue: Esta Dirección se ha enterado del proyecto de itinerario propuesto por Vd. para el servicio de los vapores que han de conducir la correspondencia entre las islas Canarias, habiendo observado que las de Gomera y Hierro recibirán y expedirán la correspondencia de y para la Península con más retraso que las otras aunque es verdad que de este modo sirve más pronto a los puertos del sur de la de Tenerife. Los mencionados itinerarios fueron remitidos a informe de la Principal de Tenerife, la que no ha puesto objeción alguna a ellos y ha merecido también la conformidad del Gobierno Civil. En vista pues del ofrecimiento que Vd. hace de tocar en varios puertos no comprendidos en la ruta designada en el contrato como es en el de Orotava y otros, no hay inconveniente en aprobar provisionalmente y por vía de ensayo dicho itinerario hasta que la experiencia acon-

seje si con ellos quedan satisfechas las necesidades de las islas con la sola excepción que la salida en el mes de febrero sea el 28 o el 29 del mismo. Es indispensable que antes de partir de Santa Cruz de Tenerife a lo menos con 24 horas de anticipación en cada viage, avise el Gobierno Civil y a la Administración de Correos los puertos a los cuales ha de arribar además de los que figura en el contrato para que el público y autoridades puedan mandar su correspondencia a aquellos, facilitándose así, la mayor rapidez en la comunicación y conducción. También es preciso que siempre que sea posible, los vapores toquen en el importante puerto de Orotava en las expediciones de Tenerife a La Palma. Y últimamente en el caso de que los vapores de la Península por cualquier incidente no lleguen a Tenerife los días 6 y 21 de cada mes para salir el que de Santa Cruz ha de ir a Las Palmas, el mismo día a las diez de la noche detendrá su salida hasta 24 horas si fuese necesario, que sólo así se evitará la tardanza de una semana con la que la Palma recibiría su correspondencia de la Península.

A partir de esta fecha se despidieron de los puertos canarios los buques a vela que últimamente habían estado realizando el servicio de Correo y que eran *Beatriz* y *Rosalía* que enlazaban con Lanzarote y Fuerteventura y *Guadalupe* que lo hacía con La Palma, Gomera y Hierro.

En 1890 se establecieron los vapores *León* y *Castillo*, *Viera* y *Clavijo* y *Pérez Galdós* con itinerarios a las capitales de cada isla y algunos puertos importantes de Tenerife, Gran Canaria y Fuerteventura, pero con horarios variables que no siempre recibían la aquiescencia del público del archipiélago. Hay que reconocer que los cambios de horarios eran obligados a veces por las modificaciones que sufrían los enlaces marítimos con la Península por Cádiz y al obligarle a sujetarse a itinerarios y horarios estrictamente postales repercutía indudablemente en la economía de la empresa concesionaria que contaba además de los ingresos con que el Estado le había autorizado la concesión, con los que podría sacar particularmente del pasaje y carga en los diferentes puertos donde tocaba.

Esta seguramente es la despiadada queja contra el Administrador Principal publicada en la prensa de aquella época motivada por el cambio de itinerario y horarios de los llamados "correillos":

COMENTARIO SOBRE EL NUEVO ITINERARIO INTERINSULAR

Tanto apuro para confeccionar los nuevos itinerarios de los correos interinsulares para que resulte ahora que no satisfacen a nadie, ni al Estado, porque el servicio está peor que antes, ni al público porque de todas partes llueven reclama-

ciones, ni siquiera a la misma Compañía de Correos Interinsulares que dicho sea en verdad no ha tenido arte ni parte en el nuevo itinerario que el Estado le ha impuesto. A la Dirección General de Comunicaciones no puede satisfacerle porque el servicio de Correos está ahora peor que antes y además porque con estos viajes tan precipitados se ocasionan perjuicios al comercio para el transporte de mercancías y dificultades al viajero.

No puede satisfacer a la compañía porque los vapores interinsulares no han de satisfacerse y sostenerse únicamente con la subvención del Estado sino que dicha compañía necesita para poder marchar de los ingresos por los conceptos de pasaje y carga que ahora se dificulta con el nuevo itinerario al ordenarse que casi todas las expediciones se hagan por el día y las operaciones en los puertos casi siempre en las noches. Además por este itinerario los vapores han de estar varias veces al mes, tres o cuatro días sin hacer nada en el puerto de Santa Cruz cuando estas estancias debieran ser en Las Palmas donde se halla la gerencia de la Compañía y donde están los varaderos para poder limpiar y pintar fondos, operación que dichos vapores necesitan hacer algunas veces al año y que hoy no podrán verificar porque la estancia en Las Palmas en casi todas las expediciones, según vemos en los nuevos itinerarios, es de horas.

En todos los puertos que visitan los interinsulares se han hecho reclamaciones contra los actuales horarios e itinerarios ¿Qué significa eso? Pues sencillamente que no satisfacen a nadie. Y cuidado si se necesita ingenio de quien los confeccionó para hacer una cosa que todos rechazan por absurda, disparatada y hasta perturbadora.

Este itinerario no ha obedecido otra cosa sino al deseo de poner en relación al servicio de correos interinsulares con el semanal de Cádiz, que tampoco se ha conseguido en absoluto, prescindiendo de todo lo demás y así ha resultado ello.

Aparte otras dificultades de bulto, resulta ahora que el grupo Oriental de Canarias no puede alcanzar el Correo trasatlántico de la Península que llega a Santa Cruz en la tarde del 9 de cada mes porque el mismo día, a las doce y media de la tarde, debe salir el interinsular para Las Palmas y por lo tanto esta correspondencia ha de permanecer cuatro días en Santa Cruz y por la misma causa no han de recibir en el grupo occidental la correspondencia de la Península que trae a Las Palmas el trasatlántico del 17, porque el correo interinsular debe salir de este puerto para Tenerife el expresado día a las dos de la tarde y el trasatlántico llega muchas veces a las diez de la noche, a las once y aún después de media noche.

Si la Dirección General desea armonizar las expediciones de los Correos de Cádiz con el servicio interinsular, no hay más que un medio, aumentar dichas expediciones interinsulares, aunque sea fuera de contrato, porque con las expediciones actuales entre islas no es posible que puedan empalmar con todas las de Cádiz, estableciendo además un orden completo en todas ellas en consonancia con los deseos e intereses de los puertos que visitan y de los del público en general.

Nos consta, como decimos al principio que “La Compañía de Correos Interinsulares Canarios” no ha propuesto ninguna variación en el itinerario que venía rigiendo y hemos de suponer que habrá recibido con marcada contrariedad, el que ahora se le impone porque, después de no dejar a nadie satisfecho se le perjudica en sus intereses y si todos estamos de acuerdo en que el nuevo itinerario interinsular viene a ocasionar una perturbación general, se está en el caso de solicitar se deje en suspenso y continúe rigiendo el antiguo, hasta tanto pueda reformarse de modo que resulten compaginados todos los intereses.

El Administrador Principal de Correos así debe proponerlo a la Superioridad y las Corporaciones de Canarias pedirlo desde ahora y con la urgencia que el perjuicio ocasionado requiere.

Este servicio sufrió varias modificaciones de las que recogemos quizá la más importante que es la que motivó la creación de un servicio de Ambulante de Correos Marítimos Interinsulares, cuyo funcionario fue Don Antonio de las Casas. El detalle de las bases de la nueva contrata fue publicado por la prensa de la siguiente forma:

LOS CORREOS INTERINSULARES

Nuevo concurso

El 25 del pasado febrero, publicó la Gaceta el decreto de Fomento convocando un concurso público entre españoles o entidades españolas constituidos como navieros o armadores nacionales según el par. 6 del artículo 33 de la Ley de Comunicaciones marítimas para la contratación de los servicios regulares interinsulares de Canarias comprendidos en el artículo 17 y el cuadro C primer grupo, de dicha Ley.

Las proposiciones se presentarán al Director General de Comercio el día 27 de marzo actual de once a once y media de la mañana y simultáneamente el resguardo definitivo de haber constituido una libranza provisional de 30.261 pesetas en metálico o en valores públicos.

La apertura de las proposiciones tendrá lugar en dicho día.

Para este consumo se exigen 6 vapores, 3 de 1000 toneladas de desplazamiento; y otros tres de 500, con andar medio de 11 y 10 millas, respectivamente.

Con los buques de 1000 toneladas se harán tres expediciones mensuales a los siguientes puertos: Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas, Gran Tarajal, Puerto de Cabras, Arrecife, Puerto de Cabras, Gran Tarajal, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de La Palma, Valverde, San Sebastián, Santa Cruz de la Palma, Santa Cruz de Tenerife.

Con los mismos vapores de 1000 toneladas dos expediciones mensuales entre Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, La Palma, San Sebastián, Valverde, La Palma, Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas, Gran Tarajal, Puerto de Cabras, Arrecife, Puerto de Cabras, Gran Tarajal, Las Palmas.

Con vapores de 1000 toneladas una expedición mensual entre: Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, San Sebastián, La Palma, Valverde, La Palma, San Sebastián, Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas, Gran Tarajal, Puerto de Cabras, Arrecife, Puerto de Cabras, Gran Tarajal, Las Palmas.

Con los de 500 toneladas una expedición mensual entre Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas, Río de Oro, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife.

Con los mismos vapores de 500 toneladas dos expediciones mensuales entre Santa Cruz de Tenerife, Las Nieves, Sardina, Las Palmas, Tarajalejo, Pozo Negro, Puerto de Cabras, Tiñosa, Arrecife, Arrieta, Arrecife, Tiñosa, Puerto de Cabras, Pozo Negro, Tarajalejo, Las Palmas, Sardina, Las Nieves, Santa Cruz de Tenerife.

Con los vapores de 500 toneladas otras dos expediciones entre: Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Abona, Médano, Abrigos, Cristianos, Adeje, Guía, San Sebastián, Hermigüa, Agulo, Valle-hermoso, Valle Gran Rey, Valle Terruso, Agulo, Hermigüa, San Sebastián, Guía, Adeje, Cristianos, Abrigos, Médano, Abona, Tenerife, Las Palmas.

Con los mismos vapores de 500 toneladas dos expediciones al mes entre los puertos de: Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Orotava, Icod, Garachico, La Palma, Sauces, Tazacorte, Sauces, La Palma, Garachico, Icod, Orotava, Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas.

La cantidad anual que fija el Estado por este servicio es la de 605.220 pesetas.

Fue también por estas fechas, cuando se estableció una conducción contratada que se encargó de transportar el Correo desde Las Palmas al muelle al costado de los barcos.

Las modificaciones que se realizaron con este servicio posteriormente ya fueron pocas, hasta que quedó definitivamente establecido el servicio por Trasmediterránea y se debieron algunas de las supresiones a la falta de condiciones de los puertos de las localidades antes reseñadas, al entrar en servicio unos buques de mayor tonelaje destinados a los Correos interinsulares.

XXXVIII

SUPRESION DE LA ESCALA EN CANARIAS DE LOS VAPORES TRASATLANTICOS

Pero mientras el servicio de intercomunicación postal con las islas quedaba bien organizado, volvía a plantearse el problema de la deficiencia de los enlaces con la Península y Antillas, debido a la insistencia con que la Compañía Trasatlántica planteaba la necesidad de suprimir la escala Canaria. Al perderse este enlace con la Península alteraba los medios de comunicación postal, tanto por lo que afectaba a la España peninsular, a Europa y también a América, debido a la intensa conexión familiar y al floreciente comercio que existía entre el Nuevo Mundo y Canarias. Empezó la Compañía, sin previo aviso a eludir la escala canaria; los medios de comunicación replicaron inmediatamente con extensos y bien razonados comentarios, porque consideraban fundamental este enlace. Las protestas fueron generalizadas y en tonos razonados y fuertes, pero no dio resultado.

A continuación transcribo el comentario que hizo el diario *El Omnibus* sobre la interrupción, y diversas noticias que fue publicando *El País* por los que va viendo el proceso que se siguió hasta llegar a la supresión del enlace con las Antillas, acompañado de unos datos estadísticos que reflejan el volumen del Correo en aquella época.

Dice *El Omnibus*.- Vapores Correos de Ultramar.- Aunque dijimos en uno de nuestros últimos números que no nos ocuparíamos de llamar la atención del Gobierno de S.M. sobre los graves perjuicios que se irrogan a nuestras islas con la supresión de las escalas en Santa Cruz de los vapores correos de Ultramar, nos hemos al fin decidido a tratar esta cuestión, siquiera sea superficialmente, con el objeto de que no se interprete nuestro silencio como una muestra de asentimiento a la indicada medida que afecta en gran manera los intereses comerciales del Archipiélago.

Ya en 1866 cuando por efecto de no haber tocado en Santa Cruz en uno o dos viajes los citados Correos, se empezaron a abrigar temores de que esta escala habría de suprimirse, la prensa Canaria se ocupó del asunto de tanta entidad para nosotros y *El Omnibus* en su número 1089, correspondiente al 10 de marzo de aquel año, hizo ver los males que se seguirían a las islas con la supresión que se pedía por la casa López y Compañía, que desgraciadamente ha conseguido por fin sus deseos.

Reproduciendo ahora las razones que entonces se dieron para solicitar del Gobierno la negativa a las injustas pretensiones de aquella empresa, creemos cumplir con nuestro deber de abogar, en lo que alcancen nuestras fuerzas por los intereses del país tan menoscabados de continuo, a pesar de las pomposas promesas hechas en ciertos y determinados momentos.

La distancia a que se hallan las Canarias de la metrópoli, sus actuales condiciones, el desarrollo que va tomando su riqueza, la conveniencia de estrechar más y más las relaciones mercantiles con la Península, son poderosos argumentos que deben pesar en el ánimo del Gobierno de S.M. para hacer que desaparezca de la nueva contrata de conducción de la correspondencia a las Antillas, la funesta cláusula propuesta para nuestro daño.

No hace mucho tiempo que un periódico de Barcelona *La Unión Nacional* se lamentaba de las pocas transacciones comerciales que se efectuaban con nuestras islas y se dolía que nuestros productos fuesen a enriquecer los mercados extranjeros. Entonces se contestó debidamente a aquel colega; pero ahora podemos añadir: si en lugar de facilitar estas transacciones, si en lugar de proteger al comerciante con rápidos, potentes y frecuentes medios de transporte, se le quita aún la proporción de hacer sus giros mercantiles con la necesaria prontitud; ¿Cómo se han de fomentar estas relaciones que desea establecer el correo peninsular?

Y téngase presente que con la malhadada supresión que combatimos, no sólo se originan perjuicios graves en nuestros negocios con la madre patria, si no que también se resisten, como es natural; las más considerables que sostenemos en el extranjero, y por consiguiente reciben un rudo golpe nuestro comercio y nuestra principal riqueza, la grana, cuyos ramos se necesitan recíprocamente.

Además de los males que acabamos de expresar, otros, si no mayores, de tanta importancia nos sobrevendrán.

Sabidas son nuestras activas relaciones mercantiles con la isla de Cuba que podemos decir, alimentan una gran parte de ese mismo comercio. Notorio es también el gran número de canarios avecindados en aquella rica Antilla, cuyos intereses ligados íntimamente con los nuestros, necesitan comunicaciones fijas y frecuentes para poderse desarrollar convenientemente. Pues bien, si negocios de tanta magnitud los dejamos expuestos a la eventualidad de los viajes de buques de vela, que no los efectúan periódicamente, y que aún cuando así fuese no bastarían a satisfacer las aspiraciones de los mercaderes por lo tardío de sus arribadas, ciertamente tendremos que suponer que estas transacciones importantísimas que tienen lugar con la grande Antilla, decaerán notablemente, faltándoles el medio rápido y seguro de comunicarse cada quince días.

Podríamos con datos fijos hacer ver el valor no despreciable de la mercancía que exportamos para Cuba y de la que importamos de aquella isla, valor que demostraría la imprescindible necesidad de fomentar ese comercio en lugar de cercenarle los recursos con que cuenta para conseguir su mayor engrandecimiento.

Pero, según dijimos al principio, nuestro propósito se reduce a apuntar ligeramente las justas razones que nos asisten para clamar contra una medida tan perjudicial para nuestra riqueza, y recordar con la debida consideración a las autoridades y corporaciones del Archipiélago que eleven su voz como otras veces lo han hecho a las altas regiones del Gobierno en demanda de que vuelvan a tocar en nuestras islas los vapores correos de Ultramar.

Con verdadera amargura consideramos que en la brillante época del vapor y de la electricidad cuando todos los pueblos tienden a unirse y a estrechar, cuando las distancias, por largas que sean, desaparecen al influjo de los poderosos inventos de la civilización moderna, se nos condene a nosotros aislados en medio del Océano, a ver cesar esas comunicaciones tan sólo por el interés de una empresa o de determinados individuos. Y decimos esto porque no olvidamos lo que *El Mencey* periódico de Cuba, expresó en 1866 al ocuparse de la cuestión que hoy resucitamos.

Dirase tal vez que para obtener de nuevo la escala suprimida, el Estado tendrá que hacer algún sacrificio en nuestro favor, y que esta provincia no produce para indemnizar al Tesoro de este y otros gastos que ocasiona la administración pública. Quizá haya razón para afirmarlo así; pero debe tenerse en cuenta que reducidas estas islas a una completa postración hasta hace algunos años, su riqueza territorial y comercial ha ido poco a poco recobrando la vida, gracias al nuevo cultivo de la cochinilla, que este ramo aún no ha llegado a la altura que debe alcanzar en lo sucesivo, y que entretanto, nuestra agricultura y nuestro comercio necesitan de una decidida protección, protección que nosotros sólo comprendemos dando toda la libertad posible a las transacciones, facilitando los medios de comunicación, no gravando demasiado a la propiedad, y haciendo desaparecer todas las trabas que puedan embarazar el desenvolvimiento de la pública prosperidad.

Los gastos que puedan originarse con el fin de obtener todo esto, son gastos reproductivos, pues creciendo nuestro bienestar en lo adelante y completamente asegurado el porvenir de las Canarias, crecerán indudablemente los recursos con que contribuamos para el sostenimiento del Estado.

Por su parte el diario *El País* expone la siguiente argumentación:

El natural disgusto que ha producido en el Archipiélago Canario el que los vapores correos de ultramar de A. López y compañía no hayan hecho escala en las islas en sus dos últimos viajes, nos obliga hoy a hacer algunas consideraciones sobre esta falta que tantos perjuicios ocasiona a nuestras transacciones mercantiles, lastimando igualmente de un modo directo los intereses de la isla de Cuba hermanados e identificados hoy con los nuestros.

Semejante falta, ya repetida dos veces, ha originado la desconfianza dando lugar, a sospechar, no sin fundamento, que los vapores correos de las Antillas

suprimirán su escala en nuestros puertos haciéndonos presentir la serie de males y considerables daños que podrá acarreamos esta supresión.

¿Hay por ventura graves motivos que justifiquen esa falta?

¿Son suficientes los que se pretextan para la falta de cumplimiento de un contrato?

¿Son acaso de tanta monta que deba preferirse el interés particular de los de una empresa a los de toda una provincia y a los de las mismas Antillas?

¿Ha solicitado la Compañía de A. López la supresión de la escala?

¿Ha podido el Gobierno de su Majestad acceder a esta pretensión?

No sabemos las causas, ignoramos los motivos de semejante conducta cuyos lamentables efectos empezamos a sentir; pero si como se cuenta sólo se da por excusa el temor a los corsarios chilenos que se dice navegan hoy por las costas de la Península, desde luego rechazamos tales excusas como frívolas e infundadas y aún a nombre de toda la provincia, protestamos contra la rescisión del contrato en esta parte sin motivos justificados para ello.

Lo probaremos.

Pero ante todo, reclamamos de nuestro Gobierno, siempre consecuente y justo, el cumplimiento de lo pactado.

No trataremos de probar la conveniencia de que los vapores de las Antillas hagan escala en nuestros puertos.

Esa conveniencia, reconocida por todos, es ya una necesidad comprendida por los Gobiernos que la han respetado en la renovación de los contratos.

Así lo han solicitado también las posesiones ultramarinas.

Lo que solicitamos hoy es el cumplimiento de las condiciones estipuladas, es la verdad de lo escrito, es la conservación de nuestros intereses de familias y de nuestras relaciones mercantiles con las Antillas españolas.

Por eso hablamos a su nombre y en el nuestro.

La correspondencia de estas islas que debió conducir el día 3 del actual directamente a las Antillas el vapor *Príncipe Alfonso* permaneció demorada en la estafeta de Santa Cruz de Tenerife, hasta el día 14 que fue llevada a Cádiz por el vapor correo español *Berenguer* y permanecerá en aquella administración hasta el día 28 del actual que saldrá el correo para las Antillas. De suerte que nuestra correspondencia saldrá de Cádiz después de un mes de detención y se recibirá en ultramar a los dos meses aproximadamente de haber sido dirigida cuando antes sólo empleaba el intervalo de quince a veinte días ¿No es esto verdaderamente lamentable?

¿Y tantos perjuicios y tantos males ocasionados sólo por temor a... corsos chilenos!

¿Y qué privilegio, preguntamos, tiene la empresa de A. López y compañía sobre la de Bofill y Martorell, la cual continúa con su regularidad acostumbrada dando cumplimiento a las condiciones de su contrata, sin temor a los piratas chilenos y sin que salgan sus vapores escoltados por ningún buque de guerra?

Si la fragata *Gerona* sólo convoyó al vapor *Príncipe Alfonso* hasta perder tierra como dicen los diarios de Cádiz ¿Qué motivos se le opusieron para dejar de tocar en su derrotero en nuestras islas?

Nosotros creemos que si los buques en corso apresasen alguna de nuestras embarcaciones la nación chilena, concluida la guerra, se hallaría obligada a reintegrar a España y a todas las empresas y dueños de buques apresados de los daños y perjuicios que se ocasionasen.

De lo expuesto se deduce que si se supusiese necesaria por tal causa la supresión de nuestra escala, lógico sería también hacer lo mismo con los demás buques Correos, lo cual es a todas luces absurdo.

Nuestra provincia que por su situación, lejos de la metrópoli es la que menos atendida se halla, la que menos disfruta de los beneficios que a las demás se dispensan, no debe ser menospreciada ni despojada de ese único medio de comunicación directa con las posesiones de ultramar con los 40.000 canarios que sólo en Cuba residen.

Quede sentado, pues, que no hay motivos justificados para la supresión de dicha escala en islas Canarias, que no hay motivos justificados para la rescisión de esta condición de la contrata, y que si se tratase de alegar como causa el retraso, no sabemos si intencionado, que actualmente sufren los correos, podríamos demostrar que este retraso procede más bien de "otra causa" que de la detención que aquí hacen.

A propósito, he aquí lo que en una comunicación fechada el 15 del pasado mes de enero en la Habana se dice a nuestro colega *El Guanche*:

El retraso con que ha llegado el último correo de la Península me impide ser más extenso, esos retrasos en la llegada de la correspondencia tienen todo el carácter de crónicos y permanentes, y la empresa da lugar (contra sus mismos deseos, sin duda) a que se fulminen contra ellas muy severas censuras por las maneras y formas con que desempeña el servicio. Es cosa singular en efecto, que todos los buques padezcan del estómago en su viaje de venida, mientras, que a la vuelta no tienen novedad alguna merced sin duda, a lo fresco de la temperatura. Hay quien dice que la causa del mal está en la escala en Tenerife y Puerto Rico. Conocedor es de juro en la materia quien tal afirma, pero no faltará quien le conteste con la extensión debida y como más largamente en mi espada se contiene, según la expresión del Hidalgo de la Mancha. Si todo pudiera decirse, cuantas verdades saldrían a la luz que andan ocultas y escondidas.

Basta ya.

No hemos más que apuntado la idea, en la seguridad que todos nuestros colegas de la provincia y de Cuba unirán a la nuestra su voz más autorizada.

Que nuestros representantes en la Nación aboguen también por nuestros derechos e intereses y ya que son escasos los beneficios que disfrutamos, que no se nos prive enteramente de ellos.

No dudamos por lo tanto, que serán acogidas benévolamente nuestras indi-

caciones en gracia a los respetables intereses en cuyo nombre hablamos; y si algún motivo justo ha habido para consentir la supresión de la escala en las dos últimas expediciones, que no sea este un argumento de que apoderarse pueda la empresa para hacerlo valer de una manera permanente, como ya lo ha intentado en diversas ocasiones.

Este es el temor que nos asalta y que ha guiado especialmente nuestra pluma al trazar las precedentes líneas.

Continúa el mismo diario exponiendo ejemplos claros de retrasos producidos en la correspondencia por la supresión de la escala que fue persistiendo, con el consiguiente perjuicio de la economía del archipiélago.

Como prueba de lo que dijimos en nuestro artículo editorial de hace unos días, ponemos en conocimiento de nuestros lectores que según se nos ha informado y leemos en los periódicos de Tenerife, la correspondencia de estas islas para las Antillas que debió tomar el vapor del 3 de febrero y que nosotros aseguramos que iría a Cádiz en el del 14, a falta del Correo de ultramar, se encuentra hasta ahora detenida en la estafeta de Santa Cruz.

De cuanta trascendencia sea para los intereses comerciales y generales esa detención, no necesitamos demostrarlo, puesto que los perjuicios que de ella se siguen están en la conciencia de todos.

¿Qué razón habrá tenido el Sr. Administrador Principal de Correos de Santa Cruz de Tenerife para no remitir a Cádiz en el vapor correo español la correspondencia de las Antillas? Quizá lo habrá hecho en observancia de la costumbre de esperar el tránsito del vapor de ultramar por aquel puerto; pero fácilmente pudo haber comprendido que era menos arriesgado remitir la correspondencia a Cádiz para que allí siguiese a las Antillas que exponerla a quedarse como así ha sucedido, por la falta de vapor.

El *Mensajero* de 21 del pasado febrero decía: “A la hora de entrar en prensa de este número (las once de la mañana) no ha sido señalado el vapor de las Antillas que debió llegar el día 18. Los perjuicios que a los intereses particulares y al comercio ha ocasionado la no llegada a este puerto del vapor Correo correspondiente al día 3 y del que ha debido llegar el 18 son incalculables y está demás que intentemos demostrarlo porque se hallan al alcance de todos. Baste saber que la correspondencia del día 2 aún está en la estafeta de esta capital y que de continuar faltando dichos correos toda la que se envíe a las Antillas en lo sucesivo, tardará por lo ménos mes y medio para llegar a su destino, siendo lo peor de todo que no se tiene noticia alguna oficial que entere al público de que dichos vapores ya no harán escala en este puerto”.

El periódico *El Insular* dice: “Como saben nuestros lectores el vapor correo de las Antillas que debió pasar por esta capital el dos del corriente, marchó di-

rectamente para América por orden expresa del Gobierno. El que debió llegar el 18 tampoco ha aparecido. ¿Será que la empresa López ha hallado influencias bastante poderosas en el Ministerio para que se le exima de la escala en este puerto, como hace tiempo lo venía solicitando? Veremos lo que nos dice el correo del 26. Pero en todo caso no podemos menos que protestar desde ahora enérgicamente en nombre de los intereses de las Canarias tan íntimamente ligados con los de Cuba, contra una determinación repentina que destruyendo la base de muchas operaciones mercantiles, tal vez condujera a la quiebra de casas muy acreditadas; para lo que ningún Gobierno tiene derecho.

Mas todo hay que esperarlo del que ostenta por lema; No moriré de empucho de legalidad.

Sin embargo, sabemos que el Sr. Gobernador Civil de esta provincia, se está ocupando de esta cuestión para dirigir al Gobierno una luminosa reclamación sobre tan importante asunto.

De *El Guanche* se saca la siguiente nota que indica la cantidad de cartas detenidas en Tenerife para América.

Nuestro colega *El País* protesta razonadamente contra la supresión de la escala en Canarias de los buques correos de las Antillas que debieron tocar puerto el 2 y 18 del pasado mes de febrero, y contra la cual se ha elevado un grito de reprobación unánime y espontáneo de todos los pueblos canarios por los perjuicios que estamos experimentando. Pero como nuestro colega aminora en parte estos perjuicios al manifestar que la correspondencia se ha dirigido vía Cádiz por los vapores *Berenguer y Pelayo*, debemos aclarar que la misma se halla aún en la Administración Principal de Correos, la cual no ha recibido orden superior que determine su remisión a Cádiz; y tan es así que el Gobernador de estas islas ha oficiado por el *Pelayo* al de Cádiz para que éste pregunte por telégrafo al Gobierno que debe hacer con las 6.000 a 7.000 cartas a que llega la citada correspondencia, pues se teme que tampoco haga escala el vapor que debe arribar a este puerto en el día de hoy...

Siguen las quejas en los números siguientes sin resultados positivos, puesto que el vapor de las Antillas continúa haciendo su viaje directamente desde Cádiz. Las quejas son como la que a continuación se expone:

Tenemos en nuestro poder el sobre de una carta llegada de La Guayra, en cuyos sellos de estafeta se leen las siguientes originalidades: Salió de La Guayra el 9 de agosto último, llegó a Londres el 28 del mismo mes, a Santa Cruz de Tenerife al 4 de octubre y a esta Administración de Las Palmas el 15 del actual (octubre).

Observen Vds. pues, es curioso.

De la Guayra a Londres 19 días, de Londres a Santa Cruz 37 días y de Santa Cruz a Las Palmas 11 días. Total 67 días.

Ahora averigüen donde ha andado esta carta con otras muchas de Europa que sabemos han llegado con igual retraso.

Poco tiempo después se anunció un nuevo contrato en el que podían participar compañías nacionales y extranjeras, en el que nada se mencionaba sobre la escala de los vapores en Canarias. Efectivamente se concedió a la misma empresa López y compañía, por una cantidad de 60.500 escudos por viaje redondo, suprimiendo la escala en Canarias.

Se anunció en la prensa de la siguiente manera:

Ya en nuestro número anterior dijimos que la contrata de los vapores de las Antillas se había adjudicado definitivamente a la Casa López y compañía de Alicante la conducción del correo a las Antillas, suprimida la escala de los vapores en nuestras islas.

La duración del contrato es de diez años. La cantidad estipulada es de 60.500 escudos en viaje redondo...

Nos es dado traspasar los límites que nos impone el carácter de nuestra publicación, y por lo mismo ahogamos nuestro disgusto y nos tragamos nuestras quejas.

¡Pobres islas!... ¡Paciencia!

Las quejas eran razonadas y fuertes y el Gobierno volvió a escucharlas reponiendo la escala que regía en la anterior contrata determinando que la Dirección General de Correos, restableciera el anterior itinerario que había regido en la contrata precedente.

XXXIX

ESTADISTICAS DE LOS SERVICIOS DE CORREOS DE LAS PALMAS

Todas estas quejas iban acompañadas de datos sobre el número de correspondencia nacida en cada isla, como la nota que sigue:

Han salido por esta Administración (Las Palmas) de Correos en el mes anterior 6.252 cartas particulares, de las cuales 133 han sido certificadas. El importe que suma los 7.418 sellos empleados en el franqueo obligatorio ha ascendido a 501 escudos 912 milésimas.

Referente a otro mes: Han salido de la Administración de Correos de Las Palmas 5.305 cartas, de las cuales 153 han sido certificadas. El franqueo ha ascendido a 403 escudos 625 milésimas.

Estos pequeños datos a los pocos años quedaron modificados en signo positivo por los que nos ofreció *El Tribuno*; dice así:

Los servicios Públicos de Las Palmas

LA ADMINISTRACION SUBALTERNA DE CORREOS

Uno de los servicios públicos que más saneados ingresos produce al Gobierno es el de Correos, y entre las provincias españolas que figuran a la cabeza del movimiento postal hállase la de Canarias.

Lógico es suponer que una y otra circunstancia hubiesen inclinado al Estado a facilitar la ejecución de tan delicado e importante servicio dotándole de personal a lo menos suficiente y de medios para que aquél se efectuase con toda la rapidez que su índole requiere.

Veamos como cumple ese deber el Gobierno. La medida va a dárnosla una sencilla comparación entre los medios y el trabajo que se realiza en la Administración Subalterna de Correos de Las Palmas.

Para desempeñar el servicio en Las Palmas y en la estafeta del barrio del puerto, hay nueve funcionarios de oficina, diez carteros y dos ordenanzas, los cuales han realizado durante los seis primeros meses del año actual, según los datos oficiales que amablemente nos ha facilitado el administrador Sr. Ximénez, la abrumadora labor que a continuación detallamos.

NEGOCIADO DE VALORES

Depositados en esta Administración

Por el público en general: 252 objetos con un valor de 373.962'70 pesetas en el servicio nacional.

Del servicio internacional: 198 con 98.224'50 pesetas.

Del servicio oficial: 310 con 169.209'87 pesetas.

Objetos asegurados: 41 con 55.320 pesetas.

Valores en metálico: 74 depositados con 2.104'10 pesetas.

Total de depósitos: 875 con un valor de 698.821'17 pesetas.

Recibidos

Del público en general para el servicio nacional: 270 objetos con un valor declarado de 345.110 pesetas.

Del servicio internacional: 58 con 36.534'27 pesetas.

Del oficial: 94 con 87.672'85 pesetas.

Objetos asegurados: 65 con 35.665 pesetas.

Valores en metálico: 83 con 1.007'45 pesetas.

Total recibidos: 570 con un valor de 505.869'57 pesetas.

CERTIFICADOS

Depositados en esta Administración

En Enero, 2.308; en Febrero, 1.986; en Marzo, 2.047; en Abril, 2.293; en Mayo, 2.128; en Junio, 1.179; Total en los seis meses: 11.941

Recibidos

De la provincia: En los seis primeros meses 1.678, 1.594, 1.899, 1.835, 1.908 y 1.712 respectivamente. Total 10.626

De la Península: En los seis meses: 2.373, 1.911, 2.667, 2.408, 2.275 y 2.643 respectivamente. Total 14.277

Del extranjero: En los seis meses: 1.589, 1.471, 2.012, 1.780, 1.754 y 1.866 respectivamente. Total 10.474

Total en los seis meses: 35.377

GIRO POSTAL

Depositados en esta Administración

En Enero 254 giros con un valor de 36.925'15 pesetas.

En Febrero 619 con 37.612'45 pesetas.

En Marzo: 683 con 40.978'30 pesetas.

En Abril: 658 con 37.177'30 pesetas.

En Mayo: 689 con 45.141 pesetas.

En Junio: 719 con 43.681'65 pesetas.

Total: 4.035 giros con un valor de 241.516'55 pesetas.

En Marzo: 305 con 22.989'65 pesetas.
En Abril: 305 con 22.828'35 pesetas.
En Mayo: 303 con 28.498'95 pesetas.
En Junio: 349 con 29.875'85 pesetas.
Total: 1.743 con 137.590'75 pesetas.

PAQUETES POSTALES

Depositados en esta Administración

Para la Península: Paquetes ordinarios: 1.019 en los seis meses.
Con valor declarado: 3.317'75 pesetas, 34
Con reembolso de 72'75 pesetas, 2
Total: 1.055
Del servicio interinsular. Paquetes ordinarios en los seis meses 775, con valor declarado 2.880'70 pesetas, 41. Con reembolso de 1.399 pesetas, 55. Total: 871
Para Baleares: 21 paquetes ordinarios.
Para Marruecos: 19 paquetes ordinarios en los seis meses, 13 con un valor declarado de 1.016 pesetas. 2 con reembolso de 60 pesetas. Total: 34
Para Fernando Poo: 69 paquetes ordinarios.
Total de paquetes 2.050 de los cuales 1.903 son ordinarios, 88 con un valor declarado de 7.268'45 pesetas y 59 con reembolso de 1.531'75 pesetas.

Recibidos

De la Península. Paquetes ordinarios: 5.901 con un valor declarado de 201.610'96 pesetas, 1.991; con reembolso de 44.787'50 pesetas 816. Total 8.708 paquetes.
Del servicio insular: 369 paquetes ordinarios. Con valor declarado de 1.787 pesetas 16; con reembolso de 481'80, 14 paquetes. Total: 399 paquetes.
De Baleares. Ordinarios 1.786. Con valor declarado de 6.102'40 pesetas, 60. Con reembolso de 50 pesetas 1. Total 1.847
De Marruecos 4 y 1 con valor declarado de 150 pesetas. Total 5.
De Fernando Poo. Ordinarios 3 y 1 con valor declarado de 10 pesetas. Total 4
Paquetes de tránsito ordinarios 5.863
Total: 16.826 paquetes de los cuales son ordinarios: 13.926, con valor declarado de 209.670'36 pesetas 2.069, y con reembolso de 45.259'30 pesetas, 831
Correspondencia ordinaria expedida por esta Administración:
En enero 109 sacas para el extranjero, 82 para la Península y 119 servicio interinsular. Total 310 sacas.
En febrero, 119, 68 y 116 sacas para el extranjero, Península y servicio interinsular respectivamente. Total 303.

En Marzo, 101, 76 y 153 sacas para los mismos destinos ya expresados respectivamente. Total 330

En abril, 73, 68 y 142 sacas para id. id. id. Total 283

En mayo, 82, 70 y 133 para id. id. id. Total 285

En junio, 93, 81 y 133 para id. id. id. Total 307

Resumen: Se han expedido por esta Administración en los seis meses mencionados 577 sacas para el extranjero, 445 para la Península y 796 para el servicio interinsular, lo cual hace un total de 1.818 sacas.

Recibida

En enero del extranjero, 294 sacas; de la Península, 172; del servicio interinsular 76; de tránsito 128. Total 670

En febrero, 288, 148, 65 y 140 respectivamente. Total 641

En marzo, 278, 164, 64 y 96 respectivamente. Total 602

En abril, 280, 187, 48 y 168 respectivamente. Total 683

En mayo 304, 188, 85 y 214 respectivamente. Total 791

En junio, 292, 159, 72 y 154 respectivamente. Total 677

Resumen: Se han recibido en los seis meses 1.736 sacas del extranjero, 1.008 de la Península, 410 del servicio interinsular y 900 de tránsito, lo cual hace un total de 4.064 sacas.

Hay pues, una diferencia entre la correspondencia ordinaria expedida y recibida de 2.246 a favor de esta última.

Venta de sellos

Por venta de sellos postales se han recaudado en esta Administración en los meses que se mencionan, las siguientes cantidades.

Enero	2.881'50 pesetas
Febrero	2.697'40 pesetas
Marzo	2.726'95 pesetas
Abril	2.323'45 pesetas
Mayo	2.623'90 pesetas
Junio	2.627'80 pesetas

Total 15.880'95 pesetas

Las proporciones que ya tiene este artículo nos impiden prolongarle más sin peligro de molestar al lector.

Mañana formularemos las consideraciones que nos sugiere el movimiento postal de Las Palmas, que como se ve, tiene gran importancia, no ya sólo por la índole del servicio, si no también por su desarrollo. Firma este artículo: *El Curioso Impertinente.*

Efectivamente en el número siguiente el diario *El Tribuno* plantea formal-

mente el aumento de la plantilla, y propone la modificación de la entonces Administración subalterna de Las Palmas con el siguiente artículo editorial:

LOS SERVICIOS PUBLICOS EN LAS PALMAS - LA ADMINISTRACION SUBALTERNA DE CORREOS

Según los datos oficiales que publicamos ayer en la Administración de Correos de Las Palmas, se han manejado durante los primeros seis meses del año actual

Valores declarados	1.446
Certificados	47.318
Giros Postales	5.778
Paquetes id.	18.876
Sacas de correspondencia ordinaria	5.882
Total objetos	79.299

Téngase en cuenta el número de cartas que suponen las 5.882 sacas de correspondencia ordinaria.

Los valores cursados por la mencionada Administración han sido en estos seis meses.

Declarados	1.204.690'74
Giros postales	379.107'30
Paquetes id.	263.729'86
Venta de sellos	15.880'95
Total	1.863.408'85

Estas cifras demuestran claramente la gran importancia y el desarrollo adquirido en Las Palmas por el servicio postal.

Carecemos de datos para afirmar rotundamente que la Subalterna de Correos de Las Palmas sea una de las Administraciones del ramo donde más valores y objetos se manipulan; pero, aún sin estos datos tenemos la seguridad que en muchas Administraciones Principales sino todas las establecidas en el interior de la Península no pesará el abrumador trabajo que sobre la de esta ciudad.

Se ha dicho que el servicio es deficiente, que se advierte falta de personal para prestar aquél. Lo primero puede decirse sin desdoro de los funcionarios aquí sometidos a una labor abrumadora, lo segundo es rigurosamente exacto con nueve funcionarios de oficina y doce subalternos, no es posible, sería un milagro, y la gente no cree ya en prodigios bíblicos que pueda realizarse la enorme labor que denuncian los datos publicados ayer y hoy en *El Tribuno* con la puntualidad y rapidez que el servicio postal exige. Falta personal, se carece de medios auxiliares para ello. Lo extraño, lo admirable, es que el servicio pueda realizarse con la relativa puntualidad y rapidez con que se hace.

En esto, como en otras muchas cosas el Estado Español procede a la inversa que en otros países. Hay naciones en que el servicio postal cuesta importantes cantidades al gobierno. En España este servicio constituye una no despreciable fuente de ingresos. Y esto como es natural se obtiene a costa del sacrificio de los empleados, a cuya abnegación se debe que el público no padezca incalculables perjuicios.

Apartándonos de consideraciones generales, examinando sólo las particulares del servicio local, advertiremos el abandono del Estado, su mezquindad en la dotación de medios para que el servicio de Correos pueda efectuarse bien, sin convertir a los empleados en una especie de gañanes burocráticos.

Aparte de la falta de personal se carece de medios para que el reparto de los correos se haga con la necesaria rapidez. Aquí se da el caso de que a las cuatro o cinco horas de haber llegado al puerto un vapor, no esté la correspondencia en la Administración y esto se repite un día y otro con todos los correos que no son interinsulares, y no con éstos porque la compañía que presta el servicio ha construido por cuenta propia carruajes para la conducción de la correspondencia. Aquí no hay ni una falúa para conducir la correspondencia al puerto, aquí no hay contratado ningún carruaje para traer del puerto a la Administración del ramo los correos que llegan, aquí no hay nada, el Estado no ha previsto nada ni se ocupa en remediar las deficiencias determinadas por su abandono y absoluta despreocupación. Suplen parte de esto, los empleados sacrificándose, pasándose a veces hasta media noche trabajando para que el servicio no sufra retrasos de que les culparíamos quizás a ellos sin ocuparnos en buscar las verdaderas causas. Pero, eso es inhumano, y a veces no basta tampoco, pues los hombres no pueden hacer imposibles.

En cuanto a la escasez de personal el Estado se escuda en la falta de funcionarios de plantilla. Pero ¿Porqué no los hay? Por culpa del Estado que ha hecho sus cuentas y quiere obtener ingresos, y los obtiene, de un servicio que en otros países ocasiona gastos. No queremos nosotros llegar a tanto, bastaría quizás con que el gobierno invirtiera en el servicio todos los ingresos que éste le produce para que se dispusiera de los medios más precisos y el servicio postal estuviera cumplidamente desempeñado. Si no hay bastante con el personal de plantilla aumentase ésta dedicando a ello una parte de la saneada renta que el Estado obtiene del servicio postal.

Además, el Estado en realidad no tiene cubierta la totalidad de la plantilla de Correos, pues habiéndose dispuesto presten servicio en la zona marroquí sujeta a la influencia española dependiendo del Ministerio del Estado, cuarenta y tantos empleados de correos han solicitado la licencia ilimitada para acogerse a los beneficios de aquella disposición y continuar desempeñando sus puestos en Marruecos y puede considerárseles baja en el Cuerpo. He ahí más de cuarenta plazas que debieran cubrirse, destinando a los que las obtuviesen a aquellas administraciones y estafetas más necesitadas de personal entre las cuales se cuenta la de Las Palmas.

Hay otro motivo, aparte de los ya anotados que nos parecen suficientemente justificados para que aquí se haga ese aumento. A no haber sobrevenido esa calamidad enorme que se llama guerra europea, a estas fechas estaría ya aquí realizándose el servicio de paquetes postales con el extranjero. Pues bien, el gobierno pretendía recargar con este servicio a esta Administración sin aumentar su personal.

Pero la guerra ha de terminar, se establecerá este servicio hoy en suspenso y es imprescindible que alguien venga a desempeñarlo, pues exigirles a los funcionarios de correos de Las Palmas que se sacrifiquen aún más es exigir imposibles y disparates, no guardar consideraciones al funcionario que no es ningún mecánico inconsciente y perjudicar grandemente al público.

No es solamente la labor de distribuir correspondencia la que prestan los funcionarios de correos, hay otros trabajos, los puramente de oficina que también requieren su atención y absorben gran parte de tiempo. Esta labor pasa inadvertida para la inmensa mayoría del público, pero no es despreciable.

En resumen, aquí en Las Palmas, no disponiéndose de medios ni contando con otro personal que el adjudicado a una Administración subalterna, se realiza tanto trabajo como en las demás Principales muy importantes, y mucho más que en la mayoría de ellas; la responsabilidad es tan grande como en aquéllas y los funcionarios de menor categoría.

Si esto no fuera un contrasentido, sería un enorme disparate. Como es las dos cosas, tiene otro calificativo.

A nosotros nos importa muy poco que se le varíe el nombre y se ascienda o no de categoría a esta Administración de Correos. Por nuestra parte, que le llamen Estafeta si quieren en el léxico oficial, pero dotélese de todos los medios y de todo el personal necesario para que el servicio que desempeña se haga como es debido, en condiciones de seguridad y rapidez, y sin hacer del funcionario un azacrán y sin perjudicar al público por tacañería y reparos de orden jerárquico, dañosos y sin justificación.

¿Es necesario, imprescindible para esto elevar la categoría de Subalterna? Pues pidamos que se eleve. Satisfacción de vanidades, no; de necesidades, si; todas cuantas sean precisas.

Con muy buen acuerdo acaba de elevarse ahora la categoría de la Central de Telégrafos de Las Palmas, aunque alguien, quizá del Cuerpo, no esté muy satisfecho y haya realizado y realice trabajos de zapa para anular este hecho. Hágase lo mismo en Correos puesto que es tan preciso o más que en Telégrafos.

He aquí una petición justísima que el Cabildo, el Ayuntamiento, la Cámara de Comercio, todos los organismos oficiales y los diputados por Gran Canaria debieran formular al Gobierno. A que lo hagan, nos permitimos invitarles.-
Firmado; El Curioso impertinente.

Muchos años habían transcurrido hasta llegar a esta realidad postal de Las Palmas, a estas aspiraciones legítimas respaldadas por unas cifras verdaderamente interesantes. Nunca obtuvo nada fácil ni que antes no quedara plenamente justificada su necesidad; aún después de su reconocimiento y puesta en práctica de alguna innovación perfectiva de sus servicios postales, debía de estar vigilante para que no hubiera posteriores modificaciones o restricciones que le perjudicaran. En esta, podríamos llamar, vigilia atenta y expectante deberíamos citar a la prensa como digna valedora de los intereses postales de Gran Canaria y su provincia, reclamando ante cualquier intento de limitar, reducir o retrasar su desarrollo postal, su modernización o reestructuración en todos sus aspectos, pero era particularmente sensible con su único cordón umbilical que entonces le unía con la Península, sus enlaces marítimos. Por eso no cesaba su actitud crítica cuando lograba alguna realización importante como cuando, después de tantos años pudo disfrutar de su enlace a base de buques de vapor, sino que continuó fiscalizando sus servicios, alertando a toda la provincia ante cualquier contingencia que se presentara.

IRREGULARIDADES EN LOS ENLACES POSTALES CON CADIZ

La Verdad, periódico de la época posterior a la sustitución de los buques de vela por vapores, nos ofrece la siguiente editorial:

LOS VAPORES CORREOS

Hemos perdido ya la esperanza de que durante el año económico que termina en junio, vengan a visitarnos los vapores Correo el número de veces que señala la ley de presupuestos. Y es de lamentar la falta de cumplimiento de la Ley en lo que concierne a las comunicaciones con las islas Canarias, porque precisamente atravesamos una época de gravísimos acontecimientos tanto dentro como fuera de España. El interés que inspiran los sucesos que rápidamente se desenvuelven en la República Francesa, y el que despiertan los que van a tener lugar en las Cortes españolas, nos hacen contar los días de cada quincena para recibir las noticias a que nadie puede ser indiferente. El comerciante, el agricultor, el contribuyente, el hombre político, todos están pendientes de las nuevas que traiga el Correo, porque a todos interesa vivamente el resultado de las graves cuestiones que en Europa se debaten. No es de extrañar, pues, que el público eche de menos el aumento de las comunicaciones ofrecido y presupuestado en el ejercicio corriente.

Cuando el General Serrano y sus compañeros de conspiración andaban por estas tierras, cuéntase que ofrecían telégrafos y ferro-carriles y una porción de medidas que debían convertir al archipiélago canario en la primera provincia de España. Pero sin duda, el mareo a bordo del *S. Buena Ventura* hubo de debilitarle la memoria, porque es lo cierto que S.E. ha sido jefe de poder ejecutivo, regente del reino y primer ministro de D. Amadeo, y todavía no ha dado señales de aquel afecto, que hacia nuestras lejanas rocas sentía. No sólo no nos concede los telégrafos y los caminos de hierro ofrecidos, sino que nos niega el cumplimiento de la ley de presupuestos, para privarnos del gusto de que tengamos noticias de S.E. una vez más cada mes.

Es singular todo lo que acontece en el campo revolucionario. Se pide en el Congreso aumento de vapores-correos entre la Península y Canarias; se levantan López Domínguez, Milans del Bosch, Martín Herrera y otros varios constituyentes soberanos a apoyar la idea y a manifestar que están dispuestos a conceder los medios de realizarla; en el presupuesto de 1870-1871 se fijan tres el número de expediciones mensuales y se señala el mes de octubre para dar principio al nuevo servicio; la empresa pide prórroga hasta enero, y se compromete, por vía de indemnización, a hacer cuatro expediciones desde enero hasta junio inclusive;

pasa enero, pasa febrero, pasa marzo, pasa abril y llega mayo, y los vapores no llegan a nuestras playas sino cada quince días.

¿Por qué sucede esto?

El dinero para las cuatro expediciones mensuales está presupuestado, es una Ley del Estado que debe cumplirse en todas sus partes; el dinero presupuestado se está recaudando. ¿Porqué no se cumple la Ley? ¿Por qué no vienen los cuatro vapores correos?

He aquí uno de los misterios revolucionarios, he aquí justificado el dicho de uno de nuestros diputados, que es el principio del proceso abierto en las Canarias a la revolución: *Mucho se ofrece a las islas, pero en realidad nada se las da.*

Y lo que ha sucedido con los vapores Correos sucede con otras muchas cosas que ya iremos poniendo de manifiesto. Los ofrecimientos abundan, las promesas no escasean, pero el cumplimiento de unos y otras está verde o en agraz, como mejor quieran nuestros lectores.

El caso es que seguimos con dos correos mensuales, que hay una Ley infringida en nuestro daño, y que nadie, que sepamos, ha pedido explicaciones al misterio. ¿Habrá alguna alma caritativa que de al público las explicaciones que se le deben acerca de un asunto que tanto le interesa? ¿Habrá quién nos de la clave de este misterio revolucionario? ¿Habrá quién nos ponga en camino de comprender la "filfa" de los vapores Correos?

Al no arreglarse la situación de los enlaces, antes al contrario al surgir una nueva circunstancia negativa en su planificación, vuelve el mismo periódico a la carga a los pocos meses con la siguiente queja:

El año económico terminó el 30 del próximo pasado mes de junio y el aumento de las expediciones entre la península y las islas, primero, ofrecido, y luego presupuestado, no ha tenido éxito ni efecto.

Todo han sido prórrogas y dilaciones; la empresa no ha cesado de pedir aplazamientos y el Gobierno no ha vacilado en complacerla. Pero de cualquier modo, tenemos sobrado motivo para censurar al ministro que no ha hecho cumplir la Ley de presupuestos en lo concerniente a los vapores-Correos.

Creíamos que al empezar el nuevo ejercicio todos los obstáculos estuvieran allanados, y que recibiríamos correspondencia de la metrópoli lo menos tres veces al mes. *Las Canarias* periódico ministerial y a quien debemos suponer bien informado, se encarga de desvanecer nuestras ilusiones, escribiendo las líneas que vamos a reproducir:

"Según parece, dice, no se llevará por ahora a cabo, el planteamiento de las cuatro expediciones mensuales de los vapores correos de Cádiz a estas islas, que el Gobierno prorrogó hasta el primero del actual, a petición de la compañía que hace el servicio.

En cambio se ha dispuesto que la salida de Cádiz de los vapores Correos, se verifique a la una de la tarde, en lugar de las cuatro que lo venían haciendo.

Esta variación que al parecer nada significa, ocasiona un gran retraso en la correspondencia si se atiende a que la entrada de algunos de los Correos a la Central de Cádiz, lo verifican a las 2 y 3 de la tarde, dejando por lo tanto de incluirse la balija que conduzca el vapor toda la correspondencia que llegue después de la una y dejando al mismo tiempo de conducir los periódicos de Cádiz del día de la salida.

Llamamos la atención a quien corresponda con el objeto de que ya no se nos proporcione ventaja alguna, al menos que no se cercene lo poco que tenemos”.

Según se ve, no solamente no habrá por ahora aumento de las expediciones de los vapores-Correos, sino que anticipando la hora de salida los dos que cada quince días hacen el servicio, nos proporciona un nuevo perjuicio.

Unimos nuestra voz a la de *Las Canarias* para que no se introduzca la variación acordada al respecto a la hora de salida de los vapores y nos asociamos por completo a la conclusión de las líneas que al asunto dedica: *Ya que no se nos proporciona ventaja alguna, al menos que no se cercene lo poco que tenemos.*

Posteriormente se puso en servicio otro vapor, siendo tres los buques que efectuaban la travesía de Cádiz a Canarias. Sus nombres eran: *Pelayo, América y Africa.*

Sin embargo, pronto los dos primeros empezaron a flaquear, debido al desgaste natural y la situación no se arregló, dando pie a otra nueva situación desventajosa que informó de la siguiente manera el diario *La Verdad*:

“Juzgamos cumplir un imprescindible deber llamando la atención de las autoridades acerca del servicio de los vapores correos entre estas Islas y Cádiz, con el objeto de que, si lo estiman oportuno, lo pongan en conocimiento del gobierno de S.M.

No hay quien ignore el mal estado en que los buques correo se encuentran. Alcanzan ya una edad bastante avanzada y naturalmente se resienten al peso de los años. Lo acontecido con *América* en su última expedición es buena prueba de lo que decimos. Tuvo que retardar doce horas su salida de Santa Cruz para Las Palmas, a causa de averías en la máquina. Tardó quince horas de Las Palmas a Santa Cruz también por averías en la máquina. Y de tanta consideración fueron aquéllas, que no ha podido continuar su viaje a la Península.

Los perjuicios que el mal estado de los vapores ocasiona a todo el mundo son tan notorios, que no tenemos necesidad de enumerarlos. Viageros y cargadores sufren desde luego las primeras consecuencias de las continuadas averías de los vapores. El comercio las experimenta también con el retraso con que reciben y envían su correspondencia.

Es cierto que hay poca formalidad en la contrata entre el Gobierno y la

empresa, y que en lugar de sacarse en subasta pública el servicio, se viene, hace años prorrogando la primitiva contrata. También se dice que el pago de la subvención no está muy al corriente, lo cual atenúa en parte lo malo del servicio, pero ésta es cuestión que debe ventilar la empresa con el gobierno, y no autorizar a la primera para lo que está haciendo. Si se ha comprometido a conducir la correspondencia entre Cádiz y las Islas y de las Islas a Cádiz, debe tener vapores en buenas condiciones para que no sean un peligro para los viajeros y que aseguren la regularidad de las expediciones. Si no le convienen las actuales condiciones del servicio, debe rescindir la contrata, y entonces el Gobierno ideará los medios de ponerse en comunicación oficial con el archipiélago.

Y ya que de este asunto tratamos, suplicamos también a la autoridad civil de la provincia que ponga en conocimiento del ministerio la conveniencia de que los vapores correos de ultramar hagan escala en las islas, como en otros tiempos la hacían. Con poco, con casi ningún sacrificio, podríamos recibir correspondencia cuatro veces al mes en vez de dos como ahora acontece.

Esperamos que estas reflexiones, hijas de nuestro buen deseo, sean acogidas con benevolencia por la autoridad y que las pondrá en conocimiento del Gobierno de S.M.”.

El Gobierno, sin duda alguna, recibiría las quejas y las atendería en parte, pues si bien no puso ya nunca más el enlace con el vapor trasatlántico, de momento rescindió la contrata y convocó una nueva subasta, mientras tanto cubrió el servicio de enlace postal con la Península con la Marina de Guerra, por el mismo diario nos enteramos de la noticia:

Nuestro colega *El Guanche* en su número 27 del actual, nos da la satisfactoria noticia de que el Gobierno de su Majestad ha resuelto que mientras se celebre nueva subasta y se adjudique a particulares el servicio de vapores Correos entre Cádiz y estas islas, sea desempeñado ese mismo servicio por vapores de guerra españoles, lo cual verificarán sus salidas de aquel puerto y del de esta ciudad los días prefijados en el itinerario actual, o sea, de Cádiz el 7 y el 22, de esta ciudad el 13 y el 28 y de Santa Cruz el 13 y el 29.

Se ganó en seguridad pero no se aumentaron los enlaces, continuando el Archipiélago con dos expediciones mensuales hasta nueva contrata que puso en efectividad el párrafo de la condición por la cual la anterior empresa nunca había cumplido.

XLI

CREACION DE LA OFICINA TECNICA DE TELDE Y OTRAS REFORMAS POSTALES

Dando una mirada retrospectiva a los servicios postales existentes en las tres islas, recordamos que había en 1863 cuatro carterías, Telde, Moya, Tejeda e Ingenio.

Esta situación prevaleció hasta el 16 de agosto de 1867 que fue creada la Oficina Técnica de Correos de Telde. La Orden de creación fue publicada en la prensa con el siguiente detalle:

Del *Boletín Oficial* de la provincia correspondiente al 12 del actual, tomamos lo siguiente:

ADMINISTRACION PRINCIPAL DE CORREOS DE Santa Cruz de Tenerife

El día 16 del actual quedará instalada en la ciudad de Telde de Gran Canaria una estafeta cuyo casco lo formarán los pueblos de:

Telde
Valsequillo
Ingenio
Agüimes
Santa Lucía
San Bartolomé y los caseríos de Jinamar
Marzagán
Valle de los Nueve
Valle de San Roque
Valle de Cáceres
Gamonal
Carrizal
Sardina
Juan Grande
Mas Palomas
Arguineguín
Fataga

Lo que se anuncia en el *Boletín Oficial* de la provincia para conocimiento del público.

Santa Cruz de Tenerife 10 de agosto de 1867.- El Administrador; Rafael Sobremonte.

Por cierto que en la creación de esta Estafeta ocurrió con su único sello de fechas una incidencia que es digna de mencionar, pues la prensa se hizo eco de la misma y la comentó bastante agriamente.

Recojo en este trabajo sólo dos referencias de las muchas que se publicaron en aquella fecha. Dice así:

Nuestro colega *El Guanche* correspondiendo a la escitación que hicimos en nuestro número 31 último, respecto a la anomalía que se observa en la leyenda del sello que usa la Administración de Correos de La Palma, llama sobre ello la atención de la Administración Provincial de Hacienda Pública, y espera que nuestra justa reclamación sea atendida.

Nosotros agradecemos a *El Guanche* el apoyo prestado a nuestra observación y creemos que de verificarse la reforma en el timbre de la Administración de Correos de Santa Cruz de La Palma, se haga lo mismo con la de Telde que adolece de igual absurdo.

Este comentario lo hizo la prensa en enero del año siguiente de la creación de la Estafeta, sin embargo, en noviembre del mismo año vuelve a insistir con unos términos ya más desabridos ante la persistencia en el mantenimiento de la irregularidad, y lo hace de la siguiente manera:

Es una vergüenza, es un escándalo que después de tanto y tanto como hemos dicho respecto a la inscripción del sello con que se timbran las cartas en la Estafeta de Telde, continúe aún leyéndose en él, el siguiente disparate: *Telde, Santa Cruz de Tenerife*.

Esto no es sólo ridículo, sino vergonzoso y al señor Gobernador corresponde dar inmediatamente la orden para que se recoja y destruya aquel sello sustituyéndolo con otro, o haciendo desaparecer de él la leyenda que constituye una aberración.

Ahorremos prosa; pues confiemos en que ahora diciendo poco, se hará más que antes diciendo mucho.

Al poco tiempo se creó también la Estafeta de Arrecife en Lanzarote.

En 1870, se procedió a la reforma de los servicios rurales de la isla, estructurándola con unos enlaces postales en "carruajes" y a pie que constituyeron ya el esqueleto de sucesivas reformas hasta dejarla con los servicios, si bien más restringidos, en líneas generales ya parecidos a los actuales.

Se notificó al público la modificación de la forma siguiente:

CRONICA PROVINCIAL

Fecha: 9 de julio de 1870.- Desde primero de este mes se ha planteado en esta isla el nuevo arreglo de Correos que se había proyectado hace tiempo.

De modo que tenemos comunicación diaria, servida en carruajes con la ciudad de Telde, pueblo de San Lorenzo y Villa de Arucas, y montadas las tres expediciones semanales de Arucas a Agaete, de Las Palmas a Tegeda y de Telde a San Bartolomé de Tirajana, que antes se hacían a pie.

Esta reforma en nuestro sistema interior de comunicaciones, si no satisface cumplidamente las necesidades de la isla, llena un vacío, que desde hace tiempo se dejaba sentir.

Con ella reciben un marcado bien, los intereses de los pueblos del interior y la capital de la isla y nos apresuramos a dar las gracias a las personas que a la realización del proyecto hayan contribuido.

La salida de los correos al interior de la isla se anunciaban casi diariamente en la prensa canaria de la siguiente manera:

SERVICIO DE CORREOS DE ESTA ISLA

Con la Península

VAPORES

Salen de Cádiz los días 2 y 17 de cada mes a las 4 de la tarde y llegan a esta población después de pasar por Santa Cruz de Tenerife, los días 7 y 22 al amanecer; retornando los 8 y 24 a las 11 o 12 de la noche. La balija de la correspondencia se cierra a las 7 y se admiten certificados hasta las 6.

INTERINSULARES EN BUQUES DE VELA CON TENERIFE

Salen de esta población los días 1, 6, 11, 16, 21 y 26 de cada mes éxcepto en los meses de 31 días que hace la salida el 31 en vez del 1.- La valija de la correspondencia se cierra a las 3 de la tarde y el buque se da a la vela de las 4 a las 6. Llegan a Santa Cruz al siguiente día y salen de allí los 3, 8, 13 y 23 para llegar a esta población al siguiente al amanecer.

CON LANZAROTE Y FUERTEVENTURA

Salen de esta población los días 1, 8, 16 y 23 de cada mes, en las mismas horas que los que van a Tenerife, se detienen en Puerto de Cabras seis horas y salen de Arrecife á las 24 horas de su llegada a aquel puerto.

Estos correos retardarán su salida de Las Palmas en los días 8 y 23 hasta que llegue el vapor que conduce la correspondencia de la Península, si por cualquier circunstancia especial no han podido llegar en los días 7 y 22 de itinerario.

CON LOS 21 PUEBLOS DEL INTERIOR, SERVIDOS EN CARRUAGES, A CABALLO Y A PIE

Salen de esta población los martes, jueves y sábados, a las 7 de la mañana y llegan los miércoles, viernes y domingos a las 5 de la tarde.

A Telde, San Lorenzo y Arucas va el Correo diariamente en carruages.

Entre Telde y San Bartolomé, Arucas y Agaete y Las Palmas y Tegeda se sirve a caballo y a los demás pueblos, a pie.

ADMINISTRACION DE LAS PALMAS

Cartas detenidas por no ser sus dueños conocidos: AGOSTO: Fernando M. Galarza, Esteban Gil, José Cano Torres, Pedro Selles, Francisco Díaz, Vicente Clemente, Félix García, Mr. Lavanaut, Mtro. Voilier, Sebastián Quintana, Fernando Gómez, María Soledad González Cabrera, Nicolasa Valencia, Josefa Valencia, Nicolasa de Enes, Diego Peroes.

Los 21 pueblos que se anuncian en el artículo anterior son los que a continuación se detallan y se han encontrado en el mismo periódico unos números después: Agaete, Agüimes, Aldea de San Nicolás, Artenara, Arucas, Firgas, Gáldar, Guía, Ingenio, Mogán, Moya, San Bartolomé, San Lorenzo, San Mateo, Santa Brígida, Santa Lucía, Tejeda, Telde, Teror, Valsequillo y Valleseco.

También se conocen las carteras que se crearon en Lanzarote y Fuerteventura; Lanzarote: Femés, Haría, San Bartolomé, Teguisse, Tías, Tinajo y Yaiza.

En Fuerteventura fueron: Antigua, Betancuria, Casillas del Angel, Oliva, Pájara, Tetir y Tuineje.

Ayudó también mucho a la mejora de los servicios de Correos, el interés que tomaron los Ayuntamientos en colaborar con nuestros servicios y así vemos que entre 1863 y 1868 se rotularon y numeraron las calles de Las Palmas, Telde y Teror.

Telde adquirió bastante importancia postal puesto que en 1868 logró autorización para instalar además de la Oficina de Correos una expendedoría de sellos auxiliar.

Los empleados de las oficinas postales extremaban su celo en el cumplimiento estricto de las órdenes recibidas llegando a extremos un poco alarmantes, que motivó críticas en la prensa de entonces por el excesivo rigor con que actuaban en las comprobaciones del peso de las cartas y también por detenerlas en origen cuando no llevaban el franqueo suficiente:

Un periódico se lamenta de que, por los reglamentos de Correos, se detengan

en el punto donde son echadas al buzón, aquellas cartas que llevando sellos de franqueo no tienen, sin embargo, los que necesitan y propone al Sr. Director General del ramo la siguiente oportuna modificación: “¿No sería mejor, que cuando en una carta falte un sello, sea, no obstante remitida a su destino, exigiéndose por el cartero a la persona a quien viene dirigida? ¿Se han calculado los perjuicios que puedan irrogarse con la detención de la correspondencia particular con tan fútiles pretextos?

Creemos que todo depende de la torcida interpretación que se da al artículo 2 del Real decreto de 15 de febrero de 1856, porque una cosa es que establecido el franqueo previo se detengan las cartas que carezcan de sello, y otra el que por no llevar todos los que su peso exija, queden sin circulación, cuando la falta de este requisito puede depender las más veces, no de un propósito de defraudar la renta, si no la creencia equivocada de ser bastante el número de los que se pega a las cartas.

Estamos conformes.

Al poco tiempo se vuelve a insistir sobre el mismo tema:

SELLOS

Volvemos a recomendar al público se fije mucho en el peso de las cartas antes de ponerle los sellos y depositarlas en el Correo; nuestros empleados de Las Palmas son muy rigurosos y cada día aumenta el número de cartas detenidas en la Estafeta por no tener suficiente franqueo, siguiéndose por ello graves perjuicios que no se evitarán, mientras el público no comprenda las nuevas pesas.

En aquel tiempo se implantó el sistema de pesaje en gramos que en principio desorientó bastante a los usuarios.

Con la organización de los servicios postales llegaron los anuncios para la provisión de las plazas de carteros de las diferentes carterías.

A continuación se detallan, como curiosidad, algunos de estos anuncios en los que, además de concretar el servicio que se deseaba cubrir, se anunciaba el precio anual por el que se les gratificaría.

“Se halla vacante la cartería de Teror dotada con 120 pesetas anuales”.

“Se anuncia la vacante de Cartero Rural de Agaete con 100 pesetas anuales de dotación anual”.

“Se nombra Cartero Rural de Santa Brígida a D. José A. Sosa”.

“Don. José Alamo se hace cargo de la cartería rural de San Bartolomé de Tirajana dotada con 100 pesetas anuales”.

“Se anuncia la vacante a la nueva plaza de peatón conductor de la correspondencia entre el Puerto de Arrecife a Yaiza, dotada con unos haberes de 410 pesetas anuales”.

“Se anuncia la convocatoria de subasta para conducir la correspondencia en carruaje entre las carterías de Santa Brígida y San Mateo”.

“con fecha 3-4-1868, toma posesión de la cartería de San Mateo D. Antonio Gil Navarro por cesantía de D. Diego Gil Navarro”.

Este cese de debió a unas irregularidades observadas en la prestación del servicio en aquella cartería que se publicaron en la prensa.

Lo mismo ocurrió en otras localidades u oficinas técnicas que la prensa las iba publicando en forma de denuncias para arreglar las incidencias denunciadas:

El mal se va haciendo crónico.- De todas partes llueven quejas respecto al servicio de Correos.

De Arrecife de Lanzarote nos escriben que las cartas y pliegos que se remiten a los pueblos del interior de la isla llegan a su destino de diez o doce días, y esto cuando llegan, pues a veces se quedan en el camino.

¡Diez o doce días para atravesar un trayecto de ocho a diez leguas lo más!

Al Administrador de Correos de Arrecife recomendamos ejerza la mayor vigilancia respecto a las carterías del interior y peatones encargados de conducir la correspondencia, a fin de no hacer ineficaces las enérgicas disposiciones que se citan y dictan por la autoridad, referentes al mejor servicio de este ramo.

Nuestro corresponsal en Tuineje nos participa el completo abandono en que se halla la cartería de aquel pueblo, donde durante el largo período de seis meses no se ha encontrado ni un sello para franquear una carta, ni un pliego de papel judicial, lo cual, como es consiguiente, acarrea perjuicios de consideración a aquel vecindario, teniendo que solicitarse el papel para la celebración de un juicio en pueblos muy distantes.

Sobre esto llamamos la atención de la autoridad.

De los pueblos del norte de la isla se nos quejan de las repetidas faltas que comete el veredero conductor de la correspondencia desde Moya a Agaete, quien con frecuencia, retorna a aquellas localidades sin llevar la valija, disculpándose de no haber llegado a la hora designada el peatón que recorre el trayecto desde la ciudad a Moya.

Semejante conducta por parte del veredero de Moya a Agaete es bastante reprochable, pues por no detenerse breves momentos hasta la llegada del primer peatón, ocasiona graves perjuicios al servicio público.

Si, como se nos cuenta, la causa de tal proceder consiste en cierta enemistad y rencilla o rencor entre ambos verederos, no nos parece justo que aquellos vecindarios sufran las consecuencias de semejante discordia, y creemos oportuno que la autoridad gubernativa ponga severo correctivo a semejante falta.

Suplicamos a nombre de los pueblos de Guía, Gáldar, Agaete y San Nicolás, se atienda esta justa reclamación.

Las constantes quejas que recibimos de nuestros suscriptores de Arucas a cuyas manos llega siempre *El País* con considerable retraso nos hace llamar la atención de aquella autoridad local, a quien acudimos en formal queja contra el repartidor de la correspondencia en aquella villa que tan mal atiende el público servicio.

Esperamos sean tomadas en consideración nuestras justas excitaciones pues lo que sucede pasa ya de castaño oscuro.

¿Sabrá decirnos el encargado de la cartería de Arucas, porqué saliendo de esta Administración de Correos de Las Palmas nuestro periódico del viernes en la vereda del sábado, se reparte en aquella villa el lunes o martes siguientes?

Nos es imposible sufrir por más tiempo tantos perjuicios como nos ocasionan ese abandono e indiferencia en el servicio público.

Nos escriben de Telde: Es anómalo lo que está pasando en este pueblo con el conductor de la correspondencia. Ya no es posible sufrir más, y es preciso que *El País*, con el patriotismo y energía que le distinguen llame la atención del Señor Gobernador respecto a los males que estamos sufriendo.

El veredero que sale de esa ciudad con destino a ésta los martes, jueves y sábados, y que según su itinerario debiera llegar hasta el pueblo de Ingenio, no pasa a veces de éste, regresando a esa capital el mismo día cuando debiera hacerlo al siguiente.

Como prueba de ello, examínese la libreta que lleva dicho peatón y se verá como consta la llegada; pero no la salida.

De este modo sólo se consigue que el servicio público se ponga al interés particular, quedando la correspondencia detenida en la estafeta dos o tres días recogiénola a su próximo viaje y ocasionándoles los perjuicios correspondientes con semejante retraso.

El hecho es de suma gravedad para que se mire con indiferencia y nos prometemos que el Sr. Gobernador atendiendo a nuestra justa queja tomará serias disposiciones sobre el particular.

No más condescendencias; estamos cansados de sufrir y es necesario que acaben abusos y arbitrariedades.

A propósito de la anterior correspondencia se nos ocurre una oportuna observación.

Deseando el Ayuntamiento de la ciudad de Telde establecer un correo diario entre ésta y aquella localidad, propuso un plan a nuestra junta de Gobierno que sin causar gravámenes a los pueblos ni al Tesoro produjera satisfactorios resultados.

El servicio de Correos en la parte sur de nuestra isla se hace hoy con dos peatones con el haber mensual de 42 escudos y el Ayuntamiento de Telde proponía que habiendo varios carruajes de empresas, que diariamente hacen viaje a aquella población podía encomendarse la conducción del Correo diario a una de

estas empresas que la serviría por doce escudos y un peatón de Telde a Tirajana con 30 escudos, que suman los 42 escudos de la consignación que hoy tienen.

Las ventajas que traería esta reforma a los pueblos sería grande; ventaja igualmente beneficiosa para esta ciudad y que redundaría asimismo en beneficio del Tesoro por el aumento de correspondencia y mayor número de sellos de franqueo.

Ignoramos si esta proposición fue tomada en consideración por nuestra Junta de Gobierno, pero es lo cierto que no se ha puesto en práctica, y esto nos hace sospechar fundamentalmente que hay algún interés particular en crear dificultades para que no se verifique, o para que quede olvidada.

El País no está para apadrinar lo que no se halle conforme con el espíritu público y que está dispuesto a exitar el celo de las autoridades contra los escollos que impidan el progreso y adelanto de los pueblos, une su voz a la autorizada del municipio de Telde, a fin de que el Sr. Gobernador sin contemplaciones de ningún género, plantee desde luego, el servicio diario de Correos bajo las bases propuestas que tanta utilidad reportaría, y que, en vez de gravar, beneficia los intereses de la Nación.

Notificando la reposición a su cargo del Cartero de La Aldea destituido, al parecer de forma arbitraria:

El Cartero de la Aldea de San Nicolás de Tolentino D. Higinio Rodríguez que fue separado arbitrariamente de su destino por aquel Ayuntamiento, ha sido repuesto en su empleo.

Aplaudimos este acuerdo de estricta justicia.

También publicamos la nota de otra destitución, la del Cartero de Teror. Se publicó de la siguiente manera:

Dícese que el Alcalde de Teror ha destituido de su empleo al Cartero de aquella villa y ha nombrado un nuevo cartero, arrogándose facultades que sólo competen al Gobernador de la provincia.

¡Viva el nuevo Gobernador de Teror!

Al enterarse el Gobernador lo restituyó inmediatamente a su cargo:

El Cartero de la Villa de Teror que había sido separado de su destino por disposición de aquel Ayuntamiento, y no por el Alcalde como dijimos en nuestro último número ha sido repuesto por Orden del Sr. Gobernador de la Provincia.

Su nombre era D. Carlos Arencibia.

Poco a poco fueron encauzándose los servicios de reciente creación, y las notas en la prensa se fueron espaciando hasta entrar en un período de normalización de las reformas que habían estructurado los servicios postales de la provincia de forma que el Correo llegara a sus núcleos más importantes.

Ayudó mucho en esta resolución las denuncias que publicó la prensa de las irregularidades que se cometían. Hay que reconocer que todos los pueblos que se vieron beneficiados por esta organización estaban muy sensibilizados con el nuevo servicio.

Hubo algunas arbitrariedades o excesos por parte de algún Ayuntamiento cuando pretendía cambiar algún cartero de su localidad, algunas veces con incompatibilidad de origen político. Cuando después de un período de elecciones cambiaba el "color" del Ayuntamiento en algún pueblo se pretendía también cambiar al Cartero, pero estas situaciones fueron mínimas dentro de la provincia.

Al ponerse en marcha los servicios telegráficos en Canarias, algunas de las Estafetas y Carterías creadas sufrieron modificación, al ampliarse sus servicios en este ramo creándose las entonces llamadas Estaciones Postales-Telegráficas, así vemos que las Oficinas de Telde, y Arrecife fusionaron sus servicios con Telégrafos, y lo mismo ocurrió con las hasta entonces carterías rurales de Guía y Arucas. La referencia que justifica esta afirmación la encontramos en unos legajos procedentes de la Oficina de Arucas, de los que sacamos la siguiente nota:

En 2 de Agosto de 1885 se crea la Estación Telegráfica de Arucas y en enero de 1886, concretamente el día 16 se procede a la apertura de la Estación Postal y Telegráfica de aquella ciudad.

XLII

REGLAMENTO DE CORREOS: SU IMPLANTACION Y REPERCUSIONES EN LA PROVINCIA DE LAS PALMAS

Con estas pequeñas modificaciones se llegó a 1909, fecha de la publicación del Reglamento Orgánico del Cuerpo, que la prensa canaria lo difundió de la siguiente forma:

REGLAMENTO DE CORREOS Y TELEGRAFOS

La Gaceta publica el Reglamento Orgánico del Cuerpo de Correos y Telégrafos, del que por su extensión publicamos un extracto recogiendo las principales disposiciones.

Se autoriza al Gobierno para reorganizar los servicios de Correos y Telégrafos e implantar los de giro, Cajas de Ahorro y paquetes postales con arreglo a las siguientes bases resultantes de las Memorias que se acompañan para justificar las reformas:

CORREOS

Base 1.- Habrá Administraciones Principales en las capitales de provincias y estafetas dependientes de aquéllas a cargo del Cuerpo de Correos, en todas las cabezas de partido judicial, en las poblaciones que excedan de 5.000 habitantes y en los puntos de enlace postal donde se juzguen necesarios para el servicio.

En las demás poblaciones donde se estime conveniente, se crearán agencias para completar el servicio de Correos.

El Agente será elegido previo concurso entre los comerciantes de la localidad con casa abierta.

2.- Los centros postales quedarán enlazados por dos oficinas ambulantes y conducciones en automóviles, carruajes, bicicleta, a caballo o por peatones, según lo exijan las circunstancias locales, prefiriendo siempre los medios más seguros y rápidos.

3.- Quedará suprimido el derecho de entrega a domicilio de las cartas del interior del Reino de Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Málaga, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria, quedando a cargo del Estado el sostenimiento de las respectivas carterías.

El Gobierno irá extendiendo esta reforma a las demás poblaciones del Reino por orden de importancia, a medida que el presupuesto lo consienta, hasta suprimir por completo aquellos derechos.

4.- Para secundar la gestión del centro directivo, funcionará además de la inspección central, una regional y otra de ambulantes, enlazadas convenientemente por una acción común.

Con independencia de procedimientos administrativos se establecerán en el Cuerpo de Correos los Tribunales de Honor. Las expulsiones acordadas por éstos tendrán plena eficacia jurídica.

5.- Siempre que hayan ingresado por oposición servirá de sueldo regulador para la jubilación forzosa por edad, el mayor disfrutado por el funcionario, cualquiera que sea el tiempo que lo haya percibido.

6.- Se proveerá a contratar inmediatamente, previa subasta, la construcción de los 158 vagones-correos necesarios para el servicio de las oficinas ambulantes, incluyendo su importe de 2.805.000 pesetas en el presupuesto o presupuestos correspondientes a los años en que haya de recibirse aquel material. Para el pago del material que las reformas de Correos exigirán, se concede en igual forma un crédito de 1.336.000 pesetas.

7.- Se construirán en las capitales de provincias y en Cartagena, Ferrol, Gijón, Reus, Las Palmas y Mahón edificios adecuados para los servicios de Correos y Telégrafos dentro del crédito de 23'5 millones que se concede para esta atención y que podrá gastarse en varios ejercicios con arreglo a las necesidades de las obras.

8.- Regirá la siguiente tarifa de franqueo, certificados y seguros para la correspondencia del interior del Reino, posesiones en Africa y oficinas españolas en Marruecos.

Cartas 0'10 pesetas hasta 20 gramos. Aumentándose 0'05 pesetas por cada diez gramos o fracción.

Tarjetas Postales sencillas 0'5 pesetas.

Idem id. dobles 0'10 pesetas.

Impresos 0'01 pesetas por cada 50 gramos o fracción.

Papeles de Negocios, la misma tarifa que para impresos con un porte mínimo de 0'10 pesetas.

Periódicos 1 céntimo por cada 100 gramos, procurando el concierto con las empresas.

Muestras y medicamentos: 0'05 pesetas por cada 50 gramos o fracción.

Derecho de certificado, 0'25 pesetas por objeto, limitando a 20 pesetas la indemnización por extravío.

Derechos de seguro, los actuales para las cartas con valores declarados, fondos públicos y objetos asegurados.

Valores en metálico 0'35 pesetas en conjunto de los derechos de franqueo y certificado del objeto, cualquiera que sea su peso.

Se invitará a la empresa del sobre monedero a rebajar a 15 céntimos de pesetas al precio de los mismos, confeccionando la Dirección General, de no acceder la empresa citada nuevos sobres o envases, que expenderá al precio indicado.

Interior de las poblaciones: Cartas 0'05 pesetas por cada 20 gramos o fracción.

Tarjetas postales sencillas: 0'05 pesetas.

Idem de id. dobles: 0'10 pesetas.

Restantes clases: 5 céntimos por cada objeto, no excediendo de 500 gramos.

9.- Las Oficinas de Correos que designe la Dirección General giros dentro de los límites que fije el Ministro de la Gobernación mediante el abono del medio por 100 y de 10 céntimos por el envío de libranza cuyo importe se satisfará al destinatario a domicilio o en lista.

El aviso podrá transmitirlo por telégrafo la Oficina de Correos expedidora a instancia del interesado, mediante el pago de la tasa correspondiente.

El Ministro de Hacienda facilitará a dicha Dirección los fondos necesarios para hacer frente al movimiento del giro.

10.- Se crea, bajo la garantía del Estado una caja de ahorros con el nombre de Caja Postal de Ahorros, que tiene por objeto recoger las economías más modestas y fomentar la práctica del ahorro mediante las siguientes reglas:

a).- A su frente se hallará un Consejo de Vigilancia presidido por el Ministro de la Gobernación y un Consejo de Administración del cual formará parte el Director General de Correos y Telecomunicación.

Serán vocales del consejo de vigilancia representantes de las clases sociales y los cinco miembros del Consejo de Administración se elegirán y renovarán automáticamente entre los del primero.

b).- La Caja utilizará para ponerse en contacto con el público las Administraciones de Correos y las agencias por cuya mediación se harán las imposiciones y los reintegros.

c).- Existirá en Madrid una Administración Central compuesta de una contaduría y una tesorería. A su frente se hallará un Administrador General, secretario del Consejo de Administración.

d).- El Administrador Central, el contador y el tesorero de la Caja de Ahorros serán nombrados por el Ministro de la Gobernación a propuesta del Consejo de Administración.

Los demás cargos de la Administración Central serán desempeñados por funcionarios del Cuerpo de Correos.

e).- Esta oficina abrirá las libretas a favor de los imponentes y llevará sus cuentas corrientes respectivas. Podrá extender libretas a favor de la mujer y del menor sin intervención de su representante legal.

Las cantidades que la mujer casada entregué en la Caja de Ahorros, así como sus productos, se considerarán parafernales a los efectos del Código Civil.

Los que entreguen los menores de edad, así como sus productos, se reputarán adquiridos con su trabajo o industria a los efectos de la última parte del artículo 160 del Código Civil.

Las sociedades benéficas podrán obtener libretas.

Toda persona podrá abrir una libreta a nombre de otra.

f).- El Consejo de Administración, responsable de las gestiones de la Caja de Ahorros fijará el interés que ésta habrá de abonar a las cantidades depositadas, que serán improductivas durante el mes de su imposición y de su reintegro.

La imposición menor será de una peseta, que podrá abonarse en sellos de 5 céntimos previamente reunidos y pegados a unos volantes que facilitarán las Administraciones de Correos.

El Consejo de Administración fijará la cantidad, a partir de la cual el exceso de las imposiciones no devengará interés.

El 31 de diciembre de cada año, el interés devengado se sumará al capital.

Para el abono de interés no se computará las fracciones de peseta.

g).- El importe de la primera imposición puede ser cualquiera, el de las ulteriores quedará limitado por el Consejo de administración, así como la cantidad que mensualmente se pueda reintegrar al titular de cada libreta. Este dispondrá de parte o del total de lo abonado a la misma, para que, por su cuenta la Caja emplee en valores públicos que le serán entregados si así lo desea.

h).- Los fondos de la Caja Postal serán consignados en la Caja General de Depósitos, producirán un interés que fijará el Ministro de Hacienda.

La Caja de Depósitos custodiará los valores públicos que compre por disposición de la Caja Postal de Ahorros.

j).- Quedará a beneficio del Tesoro la diferencia entre los intereses que abone la Caja y los que produzcan los valores adquiridos deducidos los premios que habla el apartado k.

Pasará a ser propiedad del Tesoro toda libreta en la cual, durante 30 años, no se haya verificado ninguna operación y no haya sido reclamada por el legítimo derecho-habiente.

La Caja podrá hacerse cargo de los donativos y los legados que a su favor se hagan y resolver sobre su aplicación.

k).- El Consejo de Administración será retribuido con dietas.

10.- El Ministro de Hacienda intervendrá en las operaciones de la Caja Postal de las cuales tendrá conocimiento el Tribunal de Cuentas.

11.- Se establecerá en el interior de la Península el servicio de paquetes postales conviniendo con las Compañías de ferrocarriles la participación que ha de darse al importe total del franqueo de los mismos que no excederá del 75 por 100.

El franqueo será de 0'75 pesetas hasta un kilo, una peseta hasta tres kilos y 1'50 pesetas hasta cinco.

12.- Se crearán sellos especiales para cada uno de los servicios de giro, Cajas de Ahorros y Paquetes Postales.

Funcionarán expendedorías de sellos en todas las Administraciones, Estafetas y Agencias.

Los artículos 13, 14 y 15 se refieren exclusivamente a Telégrafos y el 16 dice: El Gobierno determinará la fecha en que hayan de regir las nuevas tarifas para Correos y Telégrafos así como la supresión del pago de 0'05 pesetas por derecho de entrega a domicilio de la correspondencia.

En los presupuestos del Estado se consignarán las cantidades necesarias para la implantación de las reformas, si las circunstancias del Tesoro lo consin-

tieran, a juicio del Gobierno, podrán iniciarse en el corriente año económico algunos de los nuevos servicios, y a ese fin queda autorizado aquél para modificar o ampliar las plantillas del personal de Correos y Telégrafos para hacer transferencias entre los capítulos que en el actual presupuesto de Correos y Telégrafos figuran extendiéndolas a la dotación de las Carterías Urbanas de Madrid, Barcelona, Valencia, Málaga, Sevilla, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas, y para ampliar los créditos indicados hasta una suma que no podrá exceder de dos millones de pesetas.

Estos acuerdos deberán adoptarse en Consejo de Ministros.

17.- Los créditos concedidos en las bases 6, 7 y 13 se satisfarán con arreglo a la Ley que el Gobierno presentará a Las Cortes, arbitrando lo que considere necesario para estas y otras obras públicas.

18.- Desde primeros de enero de 1910 los centros ministeriales, los que de ellos dependan y las autoridades de todo orden, sólo podrán utilizar la franquicia postal que se les haya otorgado o se les otorgue en la correspondencia dirigida a centros oficiales o autoridades con designación en el sobre del cargo y no del nombre del que lo ejerza.

Para la que haya de dirigir a los particulares se consignarán en los presupuestos de gastos de los centros ministeriales, cantidades destinadas al pago del franqueo correspondiente.

De la importancia que tuvo para Canarias y concretamente para la provincia de Las Palmas la aplicación de este Reglamento, la encontramos a los pocos meses plasmada en la prensa que encabeza su editorial con el siguiente artículo:

LAS REFORMAS DE CORREOS EN RELACION CON CANARIAS

Antes de consignar las reformas por lo que respecta al grupo oriental de Canarias sobre envíos mencionaremos también las de carácter general: La primera seguramente es la rebaja de la tarifa de franqueo que será...

Aquí detalla las tarifas aplicables al Archipiélago de acuerdo con la nueva disposición.

Luego el periódico continúa de la siguiente manera:

Por lo que a Canarias se refiere las reformas en cada isla serán las siguientes:

En Gran Canaria

A la Administración de Correos que actualmente tiene siete empleados se le asignarán catorce, y dos ordenanzas en vez de uno que hoy tiene.

Se contratará la conducción de la correspondencia entre la oficina y los vapores extranjeros, utilizando también una falúa o bote especial, para dicho servicio.

Los carteros que en la actualidad son tres se elevarán a nueve, pagados por el Estado, quedando suprimido el derecho de 5 céntimos por distribución a domicilio.

Además de las conducciones actuales en carruaje y a caballo, se establecerán a caballo las de Telde a Valsequillo, de Agaete a San Nicolás, de Tejeda a Mogán, un peatón de Tejeda a Artenara y un cartero para la costa de Bañaderos.

Se desfusionan las Estafetas de Guía, Arucas y Telde, que quedarán encomendadas a empleados del Cuerpo de Correos, así como la que se establecerá en Gáldar.

Se establecerá una Agencia Postal en todas las demás poblaciones de la Isla.

En Fuerteventura

Se establecen conducciones a caballo de Puerto de Cabras a Oliva por Tetir, de Puerto de Cabras a Antigua por Casillas del Angel y de Gran Tarajal a Antigua por Tuineje, Tiscamanita y Agua de Bueyes; y un peatón de Antigua a Betancuria y Pájara.

Habrá Agencia Postal en Casillas del Angel, Antigua, Tuineje, Tetir y La Oliva y un cartero como ahora en Gran Tarajal.

En Lanzarote

Se desfusiona la Estafeta de Arrecife, que será servida por empleado de Correos.

Se establecen conducciones en carruaje de Arrecife a Yaiza por Tías y de Arrecife a Haría por Teguisse; y a caballo de Arrecife a San Bartolomé y Tinajo.

Femés y Guatiza serán servidos por carteros rurales que saldrán respectivamente de Yaiza y Teguisse.

Habrá Agencia Postal en las poblaciones servidas por conducción.

La nueva reforma empezará a regir en octubre.

Esta reforma dio un gran impulso al desarrollo del servicio de Correos en toda la provincia; al poco tiempo se anunció por la prensa el plazo de presentación de pliegos ofreciendo solares para construir un edificio para Correos, se presentaron tres ofertas, una de Don Antonio Castillo que ofreció un solar en la calle Perdomo, otra por la que se ofrecía el solar que ocupaba el circo Cuyás y la tercera de Don Rafael Massieu que proporcionaba un solar en la entonces denominada "Gran Vía" paralela a Pérez Galdós, que posteriormente se le dio el nombre de Alfonso XIII.

Hasta entonces las Oficinas de Correos habían estado ubicadas, primero en el Ayuntamiento, después en la casa número 4 de la Plaza de Santa Ana, concretamente donde había vivido el insigne historiador Viera y Clavijo, y finalmente en la calle Buenos Aires.

En 1910, según el *Diario de Las Palmas* número 4522 de 18 de

febrero se suprimió una Oficina que a finales de siglo se había creado en Puerto de la Luz y se creó en sustitución de esta última, otra en Vegueta. Esta oficina se abrió en el número 27 de la actual calle del Doctor Chil y estuvo funcionando hasta 1936. Poco tiempo duró la supresión de la Oficina del Puerto de la Luz, la creciente importancia del Puerto obligó a reconsiderar la decisión anterior estableciéndose nuevamente una Estafeta independiente como si fuera una población totalmente desconexionada de Las Palmas capital, la oficina quedó situada en la calle Padre Cueto número 14 y 16.

A pesar de la distinción de que fue objeto la Oficina de Las Palmas en lo que afectaba a la rebaja en ciertas tarifas de franqueo, continuó siendo una Oficina subalterna dependiendo de la Administración Principal de Santa Cruz de Tenerife.

XLIII

CREACION DE LA ADMINISTRACION CENTRAL DE CORREOS DE LAS PALMAS

Fue en 1920 cuando se creó la Administración Central de Las Palmas, su establecimiento se publicó en el *Boletín Oficial de Correos* con el siguiente detalle:

DIRECCION GENERAL DE CORREOS Y TELEGRAFOS.- CORREOS.-
I División. Negociado 2 .- Para facilitar el desenvolvimiento de los asuntos de este Negociado de esa División de su digno cargo, con relación a las Administraciones Principal de Santa Cruz de Tenerife y Central de Las Palmas, adjuntas remito a V.S. unas relaciones de las conducciones del correo contratadas, Estafetas, Carterías Rurales y Peatones conductores de la correspondencia adscritas a cada una de aquellas Oficinas, en virtud de lo dispuesto en la Real Orden de 21 de agosto último, por la que hubo de crearse la Administración Central de Correos de Las Palmas y se determina el carácter que debía tener esta Oficina.

Lo que comunico a V.S. para su conocimiento, significándole la conveniencia de insertar las expresadas relaciones en el Boletín Oficial de Correo para conocimiento de todas las Oficinas.

Dios guarde a V.S. muchos años.

Madrid 22 de abril de 1920.- El Subdirector General G. Capdevila.

Carterías rurales adscritas a la Administración Central de Correos de Las

Palmas de Gran Canaria:

Agaete (Gran Canaria)	Guatiza (Lanzarote)
Agüimes (idem)	Güime (idem)
Antigua (Fuerteventura)	Ingenio (Gran Canaria)
Artenara (Gran Canaria)	Juncalillo (idem)
Arrieta (Lanzarote)	Lagunetas (idem)
Asomada (idem)	Macher (Lanzarote)
Barrio del Pagador (Gran Canaria)	Madroñares (Gran Canaria)
Betancuria (Fuerteventura)	Mala (Lanzarote)
Caideros (Gran Canaria)	Melenara (Gran Canaria)
Caleta de Sebo (Isla Graciosa)	Mogán (idem)
Casillas del Angel (Fuerteventura)	Moya (idem)
Costa de los Bañaderos (Gran Canaria)	Oliva (Fuerteventura)
Fenies (Lanzarote) (Sería Femés)	Puerto de Cabras (idem)
Fontanales (Gran Canaria)	Puerto de La Luz (Gran Canaria)
Gran Tarajal (Fuerteventura)	San Bartolomé de Tirajana (idem)

San Bartolomé de Lanzarote (Lanzarote)	Tuineje (Fuerteventura)
San Lorenzo (Gran Canaria)	Uga (Lanzarote)
San Mateo (idem)	Valles Los (idem)
San Nicolás (idem)	Valleseco (Gran Canaria)
Santa Lucía de Tirajana (idem)	Valsequillo (idem)
Sardina (idem)	Valles de Ortega (Fuerteventura)
Sóo (Lanzarote)	Vegueta La (Lanzarote)
Tafira Alta (Gran Canaria)	Yaiza (idem)
Tafira Baja (idem)	Tiscamanita (Fuerteventura)
Tahiche (Lanzarote)	Conil (Lanzarote)
Tejeda (Gran Canaria)	Tao (idem)
Tetir (Fuerteventura)	Cuchillo El (idem)
Tiaguas (Lanzarote)	Carrizal (Gran Canaria)
Tías (idem)	Sobradillo (idem)
Tinajo (idem)	Ampuyenta (Fuerteventura)
Tiñosa (idem)	Pájara (idem)

Conducciones adscritas a la Administración Central de Correos de Las Palmas de Gran Canaria.

De Las Palmas a San Bartolomé de Tirajana (Gran Canaria)

De Puerto de Cabras a Gran Tarajal (Fuerteventura)

Peatones adscritos a la Administración Central de Correos de Las Palmas de Gran Canaria.

Agaete a San Nicolás (Gran Canaria)

Arrecife a Teguisse (Lanzarote)

Arrecife a Fenies (idem)

Gáldar a Juncalillo (Gran Canaria)

Mogán a Teguisse (Lanzarote)

Moraga a Teguisse (idem)

Tejeda a Mogán (Gran Canaria)

Temisas a Agüimes (idem)

Valle de Santa Inés a Estancuria (Fuerteventura) (Sería Betancuria)

Tuineje a Pájara (idem)

Tejeda a Artenara (Gran Canaria)

San Bartolomé de Tirajana a Potaga (idem) (Sería Fataga)

Estafetas adscritas a la Administración Central de Correos de Las Palmas

LAS PALMAS (Gran Canaria)

Puerto de La Luz (idem)

Arucas (idem)

Guía de Canarias (idem)

Telde (idem)

Arrecife (Lanzarote)

Santa Brígida (Gran Canaria)

Haría (Lanzarote)

Teguisse (idem)

Gáldar (Gran Canaria)

Taror (idem) (Sería Teror)

Algunas de estas Oficinas si bien estaban creadas no se pusieron en funcionamiento hasta época posterior.

Las que inmediatamente prestaron servicios como Oficinas Técnicas fueron las que ya funcionaban como tales desde 1909: Telde, Arucas y Guía, las de nueva creación Santa Brígida y Puerto de la Luz, pero Gáldar no empezó a prestar servicio como Oficina Técnica hasta 1923, de Teguisse se tienen datos desde 1924 y lo mismo de Haría y Teror empezó a funcionar como Estafeta de Correos en 1931.

Haría y Teguisse se clausuraron en 1937.

La Oficina de Puerto de Cabras se creó y se puso en funcionamiento en enero de 1924.

XLIV

CREACION DE LA ADMINISTRACION PRINCIPAL DE CORREOS DE LAS PALMAS

En 1934 se creó una oficina en Sidi Ifni (Africa) que pasó a depender de la Administración Principal de Las Palmas que al realizarse la división provincial del Archipiélago pasó en 1927 a la categoría de Administración Principal.

Se comunicó esta efemérides en el *Boletín* con la siguiente circular:

CORREOS

ADMINISTRACION PRINCIPAL DE LAS PALMAS

Dispuesto por Real Decreto de fecha 21 de septiembre próximo pasado que el territorio nacional que constituye el Archipiélago Canario se divida en dos provincias, con la denominación de sus respectivas capitales que serán Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas, formándose la primera con las islas de Tenerife, Palma, Gomera y Hierro, y la segunda con las de Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura, e islotes de Alegranza, Roque del Este, Roque del Oeste, Graciosa, Montaña Clara y Lobos, procede que, en armonía con aquella soberana disposición se denomine en lo sucesivo la Administración Central de Correos de Las Palmas de Gran Canaria, creada por esta Dirección General en 21 de agosto de 1919, Administración Principal de Correos de Las Palmas, continuando con el mismo carácter que fue creada, o sea, con todas las atribuciones y funciones propias de las administraciones principales de provincia.

Lo que se dispone para general conocimiento de todos los organismos y oficinas postales.

Madrid 23 de noviembre de 1927.- El Director General: Tafur.

Señores Administradores de Correos del Reino.

XLV

PRIMER ADMINISTRADOR DE CORREOS DE LAS PALMAS

Al investigar los nombres de las personas que se han hecho cargo de los servicios de Correos de Las Palmas y su provincia, el autor se ha encontrado con un valioso documento, por el cual se empezará la lista de Administradores a los que desea rendir un sentido homenaje. Pero el legajo que me ha facilitado el Museo Canario en su servicio de Biblioteca, tiene para el autor y lector una gran importancia postal; detalla con toda claridad como se aplicaba el derecho de franquicia del Correo de Indias en 1776, época de la organización de los servicios de Correos en el Archipiélago Canario.

Se trata de un expediente que instruyó el Tribunal de la Santa Inquisición de Canarias al Administrador de Correos de Las Palmas por haber retenido unas cartas al Secretario del Santo Oficio.

En las páginas siguientes se reproduce el expediente

Ingg.^{na} de Can.^a Año de 1776¹⁷³⁻¹
Diligencias
A instancia del Sr. D.^{no} Juan de Paredes
Sobre XVIII-33
No quiere retenerlo, y se le
preguntó la franquicia de los
cartas una carta notulada
asunto D.^{no} Juan de Paredes
el Sr. D.^{no} Juan de Paredes
de los Correos de esta Isla.
- 1^o lo

INQUISICION DE CANARIAS AÑO DE 1776.— DILIGENCIAS. A instancia del Secretario Don Fernando Páez. Sobre haberle retenido, y no entregado con franquicia de correos unas cartas rotuladas a su nombre don Francisco Fernández de Vilches, Administrador de los Correos de esta Isla.

Canaria y Septiembre 1 de 1776. Sres. Molina y Bolaños. Para probar lo conveniente traigase con los reglamentos sobre Correos y Ordenes del mismo Consejo de la Santa Inquisición a consecuencia de las de s.M. (*Firmado ilegible*)

Don Fernando Páez Secretario más antiguo del Secreto de este Santo Oficio ante V.S. digo, que estando concordado en el reglamento del año 1723 que se entreguen sin pagar portes las cartas que viniesen para los Secretarios del Secreto de los Tribunales de Inquisición de nuestros Reynos, siendo yo uno de ellos y teniendo cartas en este correo, su Administrador dice que nada da sin que yo pague sus portes, por que con esta novedad se falta a lo concordado en dicho reglamento lo pongo en noticia de V.S. para que sobre este asunto se sirva tomar la providencia que convenga. Dn. Fernando Páez.

En el Santo Oficio de la inquisición de Canaria a cuatro días del mes de septiembre del año de mil setecientos setenta y seis, estando en su Audiencia de la mañana los Señores Inquisidores don Alfonso Molina y Santaella y don Gregorio Faustino de Bolaños: Habiendo visto el reglamento sobre Correos, excepción y franquicia concedida a los que en él se expresan con lo demás en su favor, comunicado y observado, dijeron que con arreglo a todo y noticias que tiene el tribunal de haberse retenido otras, aún de los Señores Inquisidores se pase recado a don Francisco Fernández de Vilchez, y lo rubricaron de que certificò.

(*Dos rúbricas ilegibles*) Treviño y rubricado.

Muy Señor mío: por parte de don Fernando Páez Secretario más antiguo de los del Secreto de esta Inquisición se ha hecho presente en ella, que entre las cartas que llegaron a esta ciudad de la balija de Cádiz el lunes 26 del mes próximo pasado, vinieron unas para él y vuestra merced no las ha querido entregar, como ni otras que tuvo en la antecedente de que no tenía noticia, a no ser que pague según tarifa lo que corresponda de portes, que esto es perjudicial a la exención y franquicia de que goza como tal Secretario, según la voluntad y gracia de S.M. del 14 de mayo de 1723, reglamento tomado en su virtud su fecha 4 de junio de dicho año, y practica observada, que hizo presente para que el Tribunal se sirviera proveer lo conveniente y en su vista, de las cartas órdenes del Supremo Consejo de la Santa General Inquisición a consecuencia de lo referido, y de lo últimamente prevenido a los correos de Cádiz por los caballeros Directores Generales

el año pasado de 765 por alguna equivocación que padecieron en la inteligencia de dicho reglamento de que nos dio aviso el consejo en 13 de septiembre de dicho año, acordó se pasase recado a vuestra merced a fin de que tenga a bien la entrega franca de las cartas que estén a nombre del nominado don Fernando, tanto las de esta balija, como de la antecedente u otra, y no acompañe copia de los documentos citados por constarme que en el oficio de correos del cargo de vuestra merced se halla todo; si para la entrega vuestra merced necesitase informarse en ello o tuviese duda de si el nombrado don Fernando es de los comprendidos y exentos, desde luego se remitirá copia o certificación de lo que pidiese, y en el caso de no convenirse vuestra merced a suministrar en esta conformidad se servirá decirme la causa, motivo y razón que tenga para ello.

Al mismo tiempo, por noticias extrajudiciales que hay en el Tribunal de que vuestra merced ha retenido otras aún de los mismos Inquisidores, acordó pasarlo también a su noticia para que igualmente me diga lo cierto, para quienes han sido y su paradero.

Nuestro Señor guarde a vuestra merced muchos años Canaria y septiembre 4 de 1776. Besa la mano de vuestra merced su más afectísimo y seguro servidor. Alfonso Molina y Santaella. Señor don Francisco Fernández de Vilches.

Recibida hoy 5 de septiembre de 1776. Señores Molina y Bolaños. Hágase como se ha acordado. (*Firmado ilegible*)

Muy Señor mío: Ayer a cosa de las 5 de la tarde me entregó don Dionisio Treviño Secretario de ese Santo Oficio el papel de V.S. del día cuatro en que se viene noticiarme la queja dada en el Tribunal por su Secretario y del Secreto don Fernando Páez sobre no haberle querido entregar en esta Administración del Correo de esa Isla de mi cargo, unas cartas que le vinieron de la valija de Cádiz, que llegó el 26 del próximo anterior, como ni otras que había tenido en la antecedente, y no le había llegado noticia, a menos que no las pagase, según Tarifa; y en este asunto me recuerda V.S. las Reales Ordenes, Cédulas, y demás que sobre Franquicia de portes de cartas concedida a los S.S. y demás que se expresan de los Tribunales de Inquisición están libradas, que se hallan revalidadas en las Reales Ordenanzas de 4 de diciembre de 1743 al capítulo 42 recopilada en la de 2 de marzo de 1762 y en el de 22 de abril de 1766, sin perder de vista la Real Cédula de S.M. Reyna doña Juana de 28 de agosto de 1578 y Reglamento General de 1720 que por no conducir en la sugeta materia, omitió concursarlos en la parte que a esto cognotare, pues las cartas que reclama don Fernando Páez no son de las comprendidas en la franquicia concedida al Santo Oficio, ni a otra alguna Persona por caracterizada que sea, y si procedentes de Yndias, en las que nadie está exep tuado, fuera del Sr. Presidente, Fiscales y Secretario del Supremo Consejo de Yndias, y como se acredita del Contexto del Capítulo 48 del Reglamento Provisional, mandado observar por S.M. para el establecimiento del nuevo Correo mensual de la América del año de 65 en virtud de la Real Cédula de fecha San Yldefonso 26 de agosto de 1764, cuyo tenor del expresado Capítulo es el siguiente:

“También es declaración que nadie en España, ni en las Yndias, será exento de este porte, aunque sean los Virreyes, Gobernadores, Capitanes Generales, Audiencias, Tribunales de Ynquisición, Cruzada, ni otros algunos, aunque lleven los pliegos el Sello Real de León y Castilla, para cartas de este modo los fraudes que se experimentan, debiendo llevar quenta y razón de los portes en lo que sea de Oficio, para cobrarlo de las Penas de Cámara y gastos de Justicia en lo que toca a Tribunal, y en esta misma regla será comprehendido el Consejo de Yndias, exepto el Presidente, Fiscales y Secretarios del mismo Consejo que gozarán de la franquicia de portes de los pliegos que se les dirijan; bien entendido que quiere su Majestad no entreguen a nadie pliego que venga para otro bajo su sobre escrito; debiendo encaminar precisamente todos los que lleguen en esta forma al Correo General para que allí se cobren los respectivos portes; y por lo que mira a las Secretarías del despacho se llebará quenta, y razón separada.

En esta virtud espero de V.S., hecho cargo de lo antecedente, tenga a bien créerme no se ha presentado en esta Administración a tomar las Cartas Don Fernando, ni otra persona formal en su nombre dirigido a ello, u otra que hubiese investigado el motivo por que no se le daban las Cartas sin porte, como así debiera haberlo practicado antes de poner la queja.

Díceme V.S. en párrafo separado de su citado papel que por noticias extrajudiciales que hay en el Tribunal de que Yo he retenido otras aún de los mismos S.S. Ynquisidores, había acordado pasarlo a mi noticia para que le dijese lo cierto y para quien han sido, y su paradero; y en esta parte puedo asegurar a V.S. y al Tribunal, que retención absoluta de carta alguna no ha habido en esta mi Administración, en el tiempo ha que se me confirió, pero si la habido momentánea con el motivo que viniendo algunas de V.S., y del Señor Fiscal, como también de los Sus Señorías Regenté y Fiscal de la Audiencia (que son los únicos que gozan franquicia de portes) entre la pública correspondencia de pago, con alguna reiteración y frecuencia, las he mantenido algún tanto, dando de ello noticia a los respectivos S.S. sus dueños no con otro fin, que el de que, instruidos, se sirviesen remitirme los Sobres escritos para satisfacer con ellos, y pedir el abono de su importe; y aunque también en una singular ocación tomé el importe de ciertos pliegos, que vinieron cargados no debiendo, representé sobre ello mismo a la Administración, y devolví ese tanto que importaron con su orden.

Sin embargo, para que V.S. y el Tribunal queden persuadidos que no deseo sino el acierto y cumplir con mi obligación, y menos adelantar sobre unos asuntos nada interesantes, acompaño las dos Cartas que han venido, y se hallan en este Correo para el dicho don Fernando, y por lo que a la primera de portes 24 quartos, no hay el menor escrúpulo en ser de Yndias, pero la que tiene el sello del Reyno de Aragón, y sobre él entre renglones al parecer el de Yndias que vino cargada entre las de pago, y una otra de América de donde también me persuado procede, porque importando 46 quartos, no llega a la media onza de peso que debiera tener para devengar ese importe si fuese de España, la podrá abrir el

Ynteresado ante V.S. y no siendo de América, mandarme dirigir el sobre escrito para hacer de él el uso que con otros he practicado según llebo insinuado.

Nuestro Señor que a V.S. muchos años Canaria, septiembre 6 de 1776. Blm. a V.S. su más atento obsequioso seguro servidor. Francisco Fernández de Vilches.

Sr. Licenciado Don Alfonzo de Molina y Santaella.

Muy Señor mío: Hice presente en el Tribunal la de vuestra merced de 6 del corriente en contestación de la que dirigí con Fha. de A y a su presencia se abrieron por mi las dos cartas que la acompañan, la una que es de la Habana causó porte, y siendo el de 24 quartos como vuestra merced expresa, acordó se remitan sin dilación por el interesado como lo hace por mi mano, y el sobre escrito de la otra que es de Zaragoza Reyno de Aragón, como lo manifiesta el sello, y por consiguiente franca.

El Tribunal espera en todo la mejor armonía, pues la desea, y contribuirá a quanto sea del agrado de vuestra merced.

Nuestro Señor que guarde a vuestra merced muchos años Canaria y septiembre 9 del 1776. B.L.M. de vuestra merced su más atento seguro servidor. Alfonso Molina y Santaella. Señor Don Francisco Fernández de Vilches.

Al mismo día se entregó esta carta por don Dionisio Treviño y Frías y luego vino a estar conmigo don Francisco Vilches, asegurando veneración al Santo Tribunal y sus ministros y que le había sido mui sensible esta sentencia. Lo anoto para que conste. Molina.

XLVI

RELACION DE LOS ADMINISTRADORES DE CORREOS DE LAS PALMAS Y SU PROVINCIA

El nombre del primer Administrador de Correos conocido en Las Palmas es el de *Don Francisco Fernández de Vilches*.

Pasamos después a un período de oscuridad y en 1805 nos encontramos con *Don Policarpo Padrón*, que tiene los cargos de Depositario del Cabildo y *Administrador de Correos*.

En un fugaz período de división provincial, año 1858 se encontraba como *Administrador Principal de Correos de Las Palmas*, *Don Jacinto Jimeno*.

Nuevamente Oficina Técnica Subalterna en 1863. El diario de la época *El País* nos anuncia como Administrador de Correos de Las Palmas a *Don Juan Manuel Rico*.

En 1865 se nombra como Administrador de Las Palmas a *Don Manuel Ponce de León*.

El Sr. Ponce de León fue una verdadera institución en Las Palmas, hombre de mucho prestigio y muy querido en la ciudad, por sus condiciones artísticas, era un buen pintor y dibujante. Diseñó y bajo su dirección se construyó la artística fuente de la plazoleta del Espíritu Santo.

En este mismo año se nombró el primer ayudante del Administrador de Correos, su título era: Oficial Ayudante, este nombramiento recayó en don Manuel Penichet y Zárate.

En 1867, se nombró un segundo Ayudante con un sueldo anual de 400 escudos, su nombre fue don Manuel Montalvo.

Durante la época de Administrador, don Manuel Ponce de León no pudo sustraerse a las vicisitudes de la política; cada cambio de Gobierno afectaba a su cargo y era cesado o repuesto con cierta frecuencia debido a la inestabilidad política de aquellos años.

En dos de febrero de 1867, se declaró cesante a don Manuel Ponce de León y se nombró como Administrador a don Manuel Penichet, sin embargo, esta situación duró pocos meses; en ocho de mayo del mismo año se repuso como Administrador al Sr. Ponce de León.

En 1868 se nombró un nuevo ayudante don Juan Toledo. El Sr. Toledo estuvo dos años; en 1870 cesó en su cargo y fue reemplazado por don Gervasio Alsó.

En 1872 vuelve a cesar el Sr. Ponce de León haciéndose cargo de la Oficina de Correos Don Pablo Padilla.

En este año el primer Oficial ayudante don Manuel Penichet y Zárate fue trasladado a la Administración de La Habana, esta vacante fue cubierta por don Juan de los Ríos y Falcón.

Nuevamente fue repuesto don Manuel Ponce de León en 1873 para cesar definitivamente en 1874. En este año el Sr. Ponce de León inauguró una escuela de dibujo que tuvo mucho éxito.

Sustituyó al anterior administrador don Gregorio León y Bravo Laguna y también sufrió su destino los vaivenes políticos de aquel tiempo. En 1875 fue declarado cesante y sustituido por don Pedro Santana López que estuvo varios años como Administrador y en 1900 vuelve a reponerse a don Gregorio de León y Bravo Laguna como Administrador. En su segunda época estuvo varios años hasta que fue sustituido por don Rafael Callejo y Covarrubias.

El Sr. Callejo Covarrubias cesó de la Estafeta Subalterna de Las Palmas para pasar a ocupar el cargo de Inspector Provincial con residencia en Santa Cruz de Tenerife.

Al cese del Sr. Callejo y Covarrubias en 1913 le sustituyó don José María Murrieta quien a su vez fue reemplazado por don Antonio Ximénez del Rey.

Con el Sr. Ximénez del Rey se llega al año 1919 que Las Palmas deja de ser Oficina subalterna para pasar a Administración Central, una categoría superior e intermedia entre Estafeta y Administración Principal. Fue sustituido por don José María Azcoytia Gelabert. Con el Sr. Azcoytia Gelabert llegamos al año 1927 que al dividirse el Archipiélago Canario en dos provincias se creó la Administración Principal de Correos de Las Palmas.

Los Administradores Principales que se fueron sucediendo son los siguientes:

Don Jerónimo del Río y Falcón

Don Manuel Codorníu Rodríguez

Don José de Torres Lamor

Don Lucas Prats Ribas

Don José Lledó Salvat

Don Antonio Poveda Cerdán

Don Adolfo Miranda Ortega

Don Alfredo Sánchez Mendezona

Todos los datos y referencias sobre los Administradores habidos

hasta 1922 han sido sacados de los periódicos: *El Omnibus, El País, La Prensa, La Verdad y El Diario de Las Palmas.*

También destacó la prensa de aquel tiempo el nombramiento de un gran-canario hijo de Guía como Administrador de Correos de Cárdenas, en la isla de Cuba, se llamaba Manuel Molina.

De la segunda oficina creada en Gran Canaria desconocemos los nombres de los Administradores de su primera época 1867, pero se ha encontrado quizá el argumento con que le valió a la ciudad de Telde la creación de la Estafeta y lo curioso es que el escrito estaba pensado y meditado para defender la amenaza de suspensión de la cartería que tenía por el Estado en 1862. Posiblemente las razones presentadas en el acta de la sesión del Ayuntamiento de Telde de 6 de abril de 1862 sirvieron para que en 16 de agosto de 1867 fuera creada la Oficina Técnica de Telde.

A continuación se transcribe este importante documento:

La ciudad de Telde situada a cosa de dos leguas del sur de Las Palmas, es una de las principales poblaciones de estas islas por su vecindario de más de ocho mil almas, y sin disputa la primera de todas por su riqueza agrícola que, estacionaria antes y atrasada por hallarse en su mayor parte en manos muertas, va tomando día a día el desarrollo consiguiente a los beneficios de la desamortización de la propiedad. ¡¡¡Pillos!!!. Pero no son esas dos circunstancias de población y riqueza bastante para justificar la propuesta medida, las únicas que la recomiendan, puesto que existen otras que aún la hacen indispensable y urgente. En la plaza denominada de Los Llanos de la ciudad de Telde ha venido a formarse por el conjunto de varias causas favorables, un gran mercado semanal de la mayor importancia, no existiendo otro semejante en la Provincia; es un gran centro de contratación de todos los frutos del País y de objetos de industria, a donde todos los domingos acuden unos a dar salida a sus sobrantes y otros a buscar lo imprescindible para sus necesidades. Reses mayores y menores de todas clases, granos, legumbres, frutos, aperos de labranza, muebles y enseres de casas, útiles para las artes, para la navegación y para la industria, ropas y comestibles, todo se encuentra, se compra y se vende en medio de un gran concurso, el día primero de cada semana en la plaza de Los Llanos de Telde. Ese gran centro de contratación alimenta naturalmente infinitas relaciones entre la ciudad de Telde y los demás pueblos no sólo de esta isla sino de las demás que principalmente va a surtir de reses vacunas y lanares y de granos; y no existiendo allí una dependencia regularizada de Correos, unos se sirven del de Las Palmas, que no es directo por hallarse en un extremo de la Isla e interpuesta la población de Telde, y los más se ven precisados a remitir a la mano sus cartas con las personas que van

al mismo puesto; resultando de aquí, por una parte, unas veces el retraso y otras el extravío de esas comunicaciones, y por otra un menoscabo de la renta de Correos, de modo que el interés público y el de la Hacienda reclaman imperiosamente de consumo la medida que el Ayuntamiento propone y que bien puede a primera vista aparecer de poca entidad, pero examinada a fondo revela, desde luego, su importancia y trascendencia extendiendo además sus beneficios a todos los pueblos del sur de la isla que, en continua comunicación con personas de su familia o amigos ausentes en América estarían mejor servidos que del modo imperfecto que hoy se hace...

Continúa el acta finalizando con una petición a S.M. para que no se suprima la Oficina y se establezca una oficina de Correos, como sucedió a los cinco años.

Se conoce luego, la fecha de la fusión entre la Oficina de Telégrafos y Correos fue el año 1893 y el Administrador que hubo a partir de esta fecha fue Don Juan Merlo Merlo, detallando que percibía en nómina setenta y cinco pesetas mensuales. Los siguientes Administradores de Correos de la ciudad de Telde fueron:

Don Victorio San Juan
Don Antonio Poveda Cerdán
Don Simeón Linacero Fuentes
Don José Torres Lamor
Don Angel Arteaga Gutiérrez
Don Antonio Miranda Alemán
Don Manuel Ruiz de Velasco Tallada
Doña Consuelo Corchete Delgado
Don Aurelio Castillo Bermejo
Don Cristóbal Jorge Vega

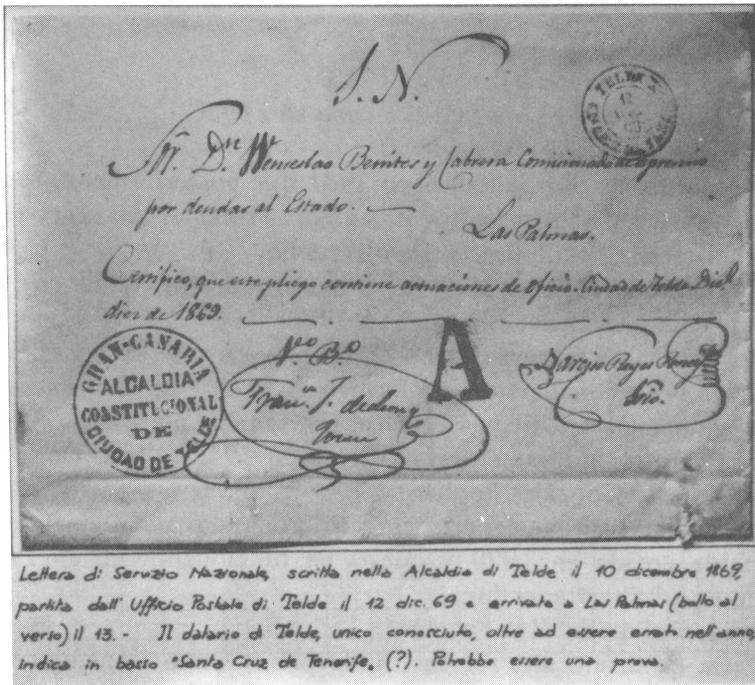
A continuación puede verse un ejemplar de carta oficial de 1869 con el matasellos en su parte superior derecha del anverso que se lee:

TELDE.- Santa Cruz de Tenerife, que tanta polémica suscitó en aquel tiempo.

Los primeros nombres que se conocen como Administradores de la Oficina de Arucas son:

...Somolinos...

Don José Suárez Medina
Don Castor Janariz Valencia
Don Francisco Guerrero...?
Don Castor Janariz Valencia
Don Juan Hernández del Toro
Don Domingo Santana Martín



La oficina de Santa María de Guía tuvo pocos cambios de Administradores debido a que uno de los primeros, era de la localidad.

Era una verdadera institución en la ciudad y muy querido por el pueblo. En 1920 ya estaba al frente de los destinos de la Oficina de Correos de Santa María de Guía don Juan de Ayala Jiménez, cesando en 1953, que fue sustituido por don Domingo Santana Martín.

Cuando el Sr. Santana Martín pasó a ocupar la vacante de Arucas, provisionalmente regentó los servicios de la Estafeta don Pedro Cabezas Pérez, sustituyéndole con carácter definitivo don Maximino García Martín.

Inauguró la Oficina de Correos de Gáldar, creada en 1921 pero puesta en servicio en 1923, don Eustaquio Mora Mora. Esta nueva oficina, así como otras que no lograban estabilizar el destino de Administrador por no haber de la región ningún funcionario de Correos que solicitaran el cargo, se produjo un continuo movimiento de personal.

Le siguió a don Eustaquio Mora Mora, don Francisco Arroyo Blasco en 1924.

Don Juan Pascual Lasierra en 1926

Don Miguel Codorniú Pardo en 1928

Don José Gallardo López en el mismo año 1928

Don Vicente Díaz Frías en 1930

Don Arturo Pardo Sandoval en 1931 que posteriormente, por diferencias políticas mató al Admor. Principal de Santa Cruz de Tenerife Don Enrique Abad Perucho.

Don Sebastián Méndez Mate fue Administrador de Gáldar en 1932

Don Agustín Sánchez Blázquez en 1935

Don Agustín Linacero Fuentes en 1936. En este año se clausuró la oficina provisionalmente con motivo de la Guerra Civil que obligó a una reducción de Oficinas Técnicas por falta de personal.

Al abrirse nuevamente la Oficina en 1943 se hizo cargo de ella don Ernesto González Pophan.

Parecidas circunstancias concurren con la Oficina de Santa Brígida creada en 1920 y puesta en funcionamiento en 1921. Su primer Administrador fue:

Don Jerónimo del Río Falcón

En el mismo año fue sustituido por D. Julio Menéndez Domínguez. D. Juan Pascual Lasierra la regentó en 1923

Don José A. Junco Toral en 1924

Don Juan Francisco Suárez Moreno en 1927

Volvió D. Juan Pascual Lasierra en 1929

Don Sebastián Méndez Mate en 1931

En el mismo año fue sustituido por D. Alfredo Sánchez Mendezona. Le siguió en 1940 D. José Losada Núñez, y en 1941 se hizo cargo D. José Saiz Vaquero.

Aunque en la Orden de 22 de abril de 1920, transcrita en las páginas 188, 189 y 190 ya figura Teror como Oficina Técnica, ésta no se puso en funcionamiento hasta 1931 a tal efecto se transcriben los Plenos del Ayuntamiento de la Villa de Teror del 29 de marzo de 1930 y 1 de abril del mismo año que dicen:

Dada cuenta una comunicación, fecha veintiseis del actual, recibida en la tarde del día de hoy, del Sr. Administrador Principal de Correos de Las Palmas, exponiendo las ventajas que traería consigo la instalación de la Estafeta de Correos, creada hace años en esta Villa siendo causa de que se venga demorando su

funcionamiento el actual régimen de economías, por lo que si esta Corporación ofreciese a la Dirección General de Comunicaciones locales dónde instalar la oficina con vivienda para el Jefe de la Misma, no duda que seguidamente había de destinarse un funcionario y material preciso para comenzar el servicio; acuerda la Corporación que, a pesar de reconocer las indicadas ventajas, se ve en la imposibilidad de aceptar por ahora el servicio en la forma ofrecida, por carecer del oportuno crédito para atender a sus gastos en el presupuesto del actual ejercicio, sin perjuicio de tenerla en cuenta para incluirlo, si fuera posible en el del año próximo.

El Pleno del día 1 de abril acuerda lo siguiente:

Se dio seguidamente lectura a todos los acuerdos adoptados por la Comisión Municipal Permanente de este Ayuntamiento, empezando por los de la sesión de diez y seis de diciembre del año último y terminando por la de veinte y nueve de Marzo próximo pasado, para que de ellos tuviera conocimiento oficial este Pleno, acordando éste, por unanimidad, quedar enterado de los mismos, prestándole su conformidad y sancionando todos aquellos que requieren tal requisito de esta Corporación plenaria; acordándose además, ampliar el de la sesión celebrada el día veinte y nueve de marzo indicado, que se refiere a la comunicación del Sr. Administrador Principal de Correos de Las Palmas, exponiendo las ventajas que traería consigo la instalación de la Estafeta de Correos, creada hace años en esta Villa, en el sentido de gestionar que por el Estado se atienda desde luego a los gastos de alquileres y demás necesarios, solicitando al efecto la instalación inmediata en este caso, a cuyo fin se da un voto de confianza al Sr. Alcalde Presidente para que se sirva practicar dichas gestiones.

Efectivamente en 1931 fue puesta en funcionamiento la Oficina Técnica de Teror. Su primer Administrador: don Miguel Codorniu Pardo. A su jubilación fue sustituido por don José Francisco Nuez Jiménez, y éste a su vez relevado por Doña Consuelo Corchete Delgado.

Las restantes Oficinas de la Isla de Gran Canaria fueron creadas ya con fecha reciente: La Oficina de Correos del Aeropuerto (Sucursal número 1) fue creada en 26-3-65 y puesta en funcionamiento en 14-3-66 y la de Maspalomas, el 24-4-71. Actualmente hay creadas las Estafetas de Ingenio, Vecindario-Cruce de Sardina y las Sucursales urbanas: Schamann-Escaleritas, Guanarteme y San Cristóbal-Vegueta.

La Oficina de Puerto de Cabras, actualmente Puerto del Rosario, creada en 1924, su primer Administrador fue don Juan Salvá Pons, le sustituyó don José Medina Berriel y a su jubilación fue reemplazado por don Alfonso de Felipe Domínguez.

Gran Tarajal fue creada con fecha reciente, 12 junio 1951.

No se ha podido encontrar mucha información por lo que afecta a los Administradores que han ocupado la plaza de Arrecife, su detalle empieza a principios de siglo y sus nombres son los siguientes:

Don Fernando Serrano Vallina

Don Enrique Abad Perucho

Don Francisco Delgado Expósito

Don Luis María López Socas

Don Benigno Alonso Nebreda

Se ha podido recoger la relación de los Inspectores de Correos habidos desde 1917. Ellos son los que organizaron los servicios rurales y fueron modificando su estructura, hasta llegar a la red postal rural que atiende prácticamente todos los núcleos poblados de una provincia que se distingue por su gran diseminación.

Sus nombres son:

Don Jacobo Casilla que estuvo de Inspector hasta 1917

Don José María Jalón de 1917 a 1920

Don Gabriel Gómez Landera de 1920 a 1922

Don Guillermo María Serrano de 1922 a 1923

Don Miguel Codorníu Rodríguez que tuvo dos fases, la primera de 1923 a 1929 y la segunda sólo prestó servicios de Inspector un año, 1930. En 1929 actuó también otra vez de Inspector Don Gabriel Gómez Landera.

En 1931 fue Inspector Don Lucas Prats Ribas hasta 1936.

A continuación actuó don Adolfo Miranda Ortega, que posteriormente fue Administrador Principal. Durante su época de Inspector tuvo una intervención muy destacada en la fundación de la Sociedad de Fútbol Unión Deportiva Las Palmas. Gracias a su gestión consiguió unir las principales entidades del balonpié de Las Palmas: El Gran Canaria, El Marino, El Porteño y El Victoria, y formar un sólo equipo que se denominó *Unión Deportiva Las Palmas*, ostentó el cargo de Presidente de la Federación Provincial de Fútbol de Las Palmas.

A don Adolfo Miranda le sustituyó don Sebastián Méndez Mate en 1943, los siguientes Inspectores han sido: don Alfredo Sánchez Mendezona, don José Rovira Gomis, don Joaquín Rodríguez Julbe y don José Vicente Fernández Borges.

XLVII

ORIGEN DEL SERVICIO POSTAL AEREO EN EL ARCHIPIELAGO CANARIO

Antes de finalizar este trabajo, es deseo del autor ofrecer al lector una información que ya ha entrado en el umbral de la historia, se trata de detallar los primeros y tímidos balbuceos de los enlaces postales aéreos en el Archipiélago Canario.

A pesar de que sus fuentes de investigación y los acontecimientos son de una época reciente, quedan plasmados en estas últimas páginas, para que, quien, en el futuro decida seguir "fijando" los hechos históricos más sobresalientes de la Historia Postal de la Provincia de Las Palmas, encuentre una base sólida para desarrollarla.

Considero que la evolución y el desarrollo alcanzado por este servicio en estos momentos, es conocido por la gran mayoría de Canarios que han tenido la suerte de vivirlos, quizá con más intensidad que en otras regiones, debido a las especiales características de la provincia y el Archipiélago, al convertirse en poco tiempo este servicio Postal Aéreo en el protagonista fundamental de las comunicaciones entre Canarias y el resto del mundo. Por su privilegiada situación, el Archipiélago, en el aspecto de comunicaciones aéreas ha evolucionado espectacularmente hasta llegar a ser uno de los más importantes centros neurálgicos de los enlaces Aéreos, con comunicaciones directas con casi todos los países del mundo.

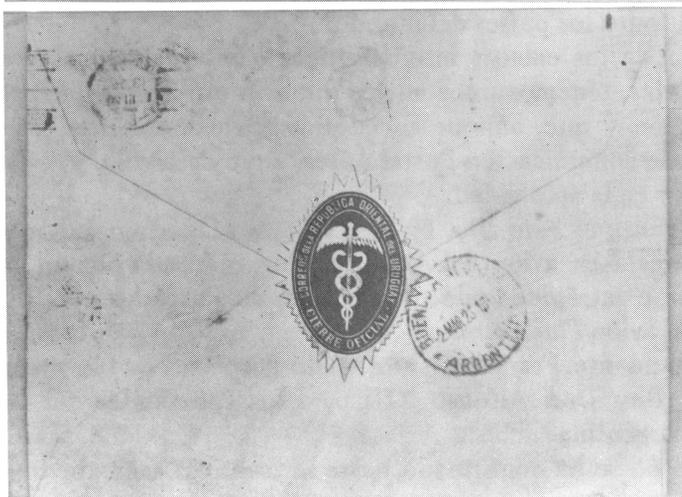
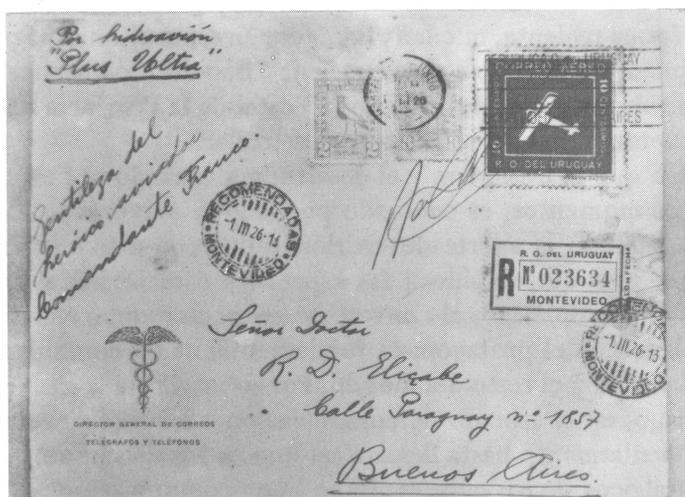
Preludio de los enlaces interoceánicos e internacionales a nivel de Continentes, tenemos unos vuelos que son un hito en la Historia de la Aviación y que, aunque anecdóticamente simbolizan el inicio de la etapa de comunicación Postal Aérea, cuyo desarrollo lo estamos presenciando en la actualidad.

Precisamente en este año, 1976 se cumple el cincuentenario de la primera travesía en avión del Atlántico Sur, realizada por un grupo de atrevidos e intrépidos pilotos españoles comandados por Ramón Franco en el avión *Plus Ultra*.

El Comandante Franco en este vuelo llevó tres cartas, mensajes de S.M. el Rey Don Alfonso XIII para los Presidentes del Brasil, Uruguay y Argentina.

Aunque no se ha confirmado hasta la fecha, se sabe que los fun-

cionarios de Correos de Las Palmas de aquella época gestionaron el envío de otra carta dirigida a los compañeros de América en el mismo vuelo. Pero lo que si se puede ofrecer, gracias a la gentileza del Aéreo-filatelista Don Nicolás Socorro Guerra, es otra carta que el Director General de Correos, Telégrafos y Teléfonos de Uruguay, entregó a Don Ramón Franco para que en el mismo vuelo del *Plus Ultra* la llevara a Buenos Aires. Un ejemplar de las 14 cartas que transportó el *Plus Ultra* forma parte de la valiosa colección del gran filatelista gran-canario, lleva en el anverso los matasellos de Uruguay, la etiqueta de certificado y la firma del Comandante Ramón Franco, y en el reverso el matasellos del día siguiente de Buenos Aires.



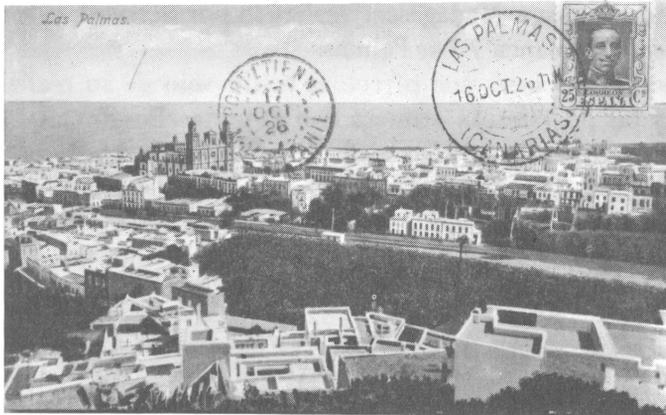
Otra de las efemérides aéreas que afecta a Las Palmas fue el primer vuelo de Francia a Madagascar realizado por Bernard, este vuelo hizo escala en Casablanca y Las Palmas.

Don Nicolás Socorro nos ofrece el testimonio de su realización con dos tarjetas postales, la primera con el matasellos de Casablanca, fecha 14 de octubre de 1926 y el de Las Palmas de 16 de octubre, precisando la hora: 11 de la mañana y la siguiente tarjeta lleva el matasellos de Las Palmas de fecha 16 de octubre del mismo año, y el de Port Etienne de fecha 17 de octubre, o sea, al día siguiente.



Estos vuelos fueron los precursores del establecimiento de las posteriores líneas regulares que empezaron a acercar el Archipiélago Canario a la Península y a todos los rincones del mundo.

El Gobierno Español ya había sentido esta inquietud y, de acuerdo con sus medios estaba tratando de aplicar a Correos los adelantos



del nuevo ingenio ya bastante perfeccionado y con las garantías suficientes desde cuando en 1903 fue inventado y probado por Wilbur y Orville Wright en Estados Unidos.

Un estudio objetivo de las necesidades de enlaces postales aéreos del Territorio Nacional, forzosamente tenía que ir encaminado a acercar Canarias a la Península, puesto que eran las provincias más alejadas y las que con más intensidad sentían esta falta de intercambio de comunicación rápida que podía ofrecer la nueva técnica aeronáutica. Si bien hubo anteriormente unos enlaces aéreos entre ciudades de la Península, su puesta en práctica antes que el de Canarias, obedecía más bien a la escasa autonomía de vuelo que entonces tenían los aviones que al deseo del Gobierno en aplicarlos para los enlaces postales con el Archipiélago; en cuanto contó con las dis-

ponibilidades presupuestarias y una mayor autonomía de vuelo de los aparatos, propuso inmediatamente el establecimiento del Servicio Postal.

Al exigir en las cláusulas de la subasta que tan importante medio de comunicación estuviese en manos de empresas Nacionales, retrasó un poco su puesta en práctica, porque el afán del Gobierno de establecer el servicio, se contrarrestó con una falta de empuje por parte de la empresa privada de entonces para acudir a su llamada.

Así vemos que en 1925 se anunció en la *Gaceta*, el Decreto del Establecimiento de una Línea Aérea Sevilla-Canarias. Se publicó el pliego de condiciones en 1926 y no fue sino hasta 1927 cuando se autorizó, con carácter provisional, su puesta en práctica, con ligeras modificaciones en cuanto a escalas, porque los aviones habían ganado en autonomía de vuelo en dos años y ya no eran necesarias todas las escalas que se propusieron en 1925.

A continuación se transcriben los Reales Decretos de su Creación, la publicación de los pliegos de condiciones y el Real Decreto de su puesta en funcionamiento, con los que, el autor da por finalizado su trabajo de investigación de la Historia del Servicio de Correos de la Provincia de Las Palmas.

ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO AEREO POSTAL ENTRE LA PENINSULA Y CANARIAS

Presidencia del Directorio Militar

Servicio Aéreo

Exposición

Señor: Desde el instante en que el Directorio Militar recibió el honroso encargo de V.M. de asumir las funciones de Gobierno, advirtió la inaplazable necesidad de acometer sin demora una amplia reforma de los principales servicios de carácter público, y a este fin encaminó sus actividades, labor en la que persiste con incansable tesón, y si en el tiempo en que aquél se halla al frente de los destinos nacionales, no alcanzaron sus propósitos el grado de desarrollo que fuera su deseo, atribuible es esto al cúmulo de problemas de más alto interés patrio, de resolución inmediata que halló pendientes al serle otorgada Vuestra Real confianza.

Estimó el Directorio que en la expresada categoría debían ser incluidas preferentemente las comunicaciones, y uno y otro día han aparecido en la *Gaceta* disposiciones encaminadas a su perfeccionamiento, encauzándolas por derroteros de modernización que les impidiesen quedarse a la zaga de las organizaciones similares extranjeras.

Fiel el Directorio Militar al espíritu de practicidad en que ha inspirado toda su obra administrativa, hubo de fijar su atención en los servicios dependientes de la Dirección General de Comunicaciones, y, desde luego, comprendió que debían ser incorporados a la función postal los progresos de la Aeronáutica, con lo cual, no sólo se dotaba de una nueva modalidad a la característica distintiva del Correo, que es la de imprimir la máxima rapidez al transporte de la correspondencia, sino que se cooperaba complementariamente a la realización de otros fines, entre ellos de orden militar y estratégico, contribuyéndose al fomento de las industrias españolas.

Por lo que al Servicio de Correos se refiere, sólo de plausibles intentos pueden calificarse las rutas aéreas establecidas en la actualidad, cuyo resultado no está ciertamente en proporción a la cuantía del sacrificio realizado por el Erario público, y no es de esperar por algún tiempo, dadas las timideces del capital, que este sacrificio se aminore.

La práctica, con su aleccionamiento, ha venido a demostrar la conveniencia de acometer una reorganización de este nuevo sistema de comunicaciones, fundamentada en bases de mayor racionalidad; más, llegando a este trance, Señor, la limitación de las disponibilidades económicas, impuesta por la excepcional situación del Tesoro, sume al Directorio en verdadera perplejidad.

Es su anhelo el llevar de un modo simultáneo las ventajas del Correo aéreo a todas las regiones igualmente queridas, pero la realidad, con sus inexcusables dictados, le comete circunscribir la realización de sus aspiraciones y, obligado a una decisión concreta, ha puesto su pensamiento en el Archipiélago Canario, región la más distante del Centro, pero no por ello olvidada al Directorio.

Si a esta distanciación geográfica se une la circunstancia del imperfecto régimen presente de comunicaciones con la Península, y el ferviente deseo de España de intensificar sus filiales afectos con aquellas Islas y coadyuvar a su progreso cultural y mercantil, no puede ocultarse a la altísima comprensión de V.M. las razones que han determinado al Directorio a proponeros el Decreto que a continuación se transcribe.

Las modestas proporciones de la línea que ha de unir la Península con Canarias a que la constriñen las restricciones económicas aludidas, no pueden satisfacer por completo los ideales del Directorio ni aún por lo que a esta ruta concretamente se refiere, y ruega a V.M. que considere su implantación como punto inicial de un plan armónico, de ulterior desenvolvimiento, que permita a España contar con una red de líneas aeropostales. Madrid 5 de febrero de 1925. Señor: A.L.R.P. de V.M. Miguel Primo de Rivera y Orbaneja.

REAL DECRETO

A propuesta del Jefe de Gobierno, Presidente del Directorio militar, y de acuerdo con éste,

Vengo a decretar lo siguiente:

Artículo 1.- Se establece una línea aérea para el transporte de correspondencia entre Sevilla, Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife, con las escalas que para su normal funcionamiento se fijarán por el Ministerio de la Gobernación.

Artículo 2.- Para el cumplimiento de otros fines nacionales compatibles con el de la conducción de la correspondencia pública, esta línea se considerará unida a las demás que para el servicio del Estado se hallan establecidas o se implanten en lo sucesivo, y afecta a las Bases Aéreas de la Aeronáutica Militar, creadas por Real decreto de 17 de marzo de 1920. En la Inspección Técnica de la misma tendrán intervención las Secciones de Aeronáutica, civil, militar y naval, y en lo que a cada una corresponda, con sujeción a las disposiciones vigentes.

Artículo 3.- Por su carácter y por la situación de los puntos de arranque, tránsito y término de aquélla, cuanto por la trascendencia que para el interés nacional reviste, la adjudicación del servicio se hará a una Empresa o Entidad netamente española, circunstancia que deberá justificarse plenamente, en la forma que previenen las leyes del Reino, y con arreglo a normas que en detalle se determinarán en el pliego de condiciones del concurso, que habrá de convocarse, de acuerdo con los preceptos de la Ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda pública de 1 de julio de 1911, al efecto de la contratación definitiva del servicio. El Gobierno, si lo juzga pertinente para el ulterior desarrollo de la industria Aeronáutica nacional, podrá otorgar al concesionario los beneficios que señala el Real decreto de 30 de abril de 1924.

Artículo 4.- Las características y elementos de esta línea aérea serán:

- a).- Una expedición semanal de ida y vuelta, ampliable a dos o más por semana, si las necesidades del tráfico postal lo requieren, en las fechas y horario que señale la Dirección General de Comunicaciones.
- b).- El Servicio habrá de prestarse en aparatos de velocidad no menor de 140 kilómetros por hora, a plena carga, con un radio de acción de más de seis horas de vuelo a toda marcha y una capacidad de carga reservable para el Correo de 600 kilogramos.
- c).- Los aparatos serán bimotores o multimotores, con instalación a bordo de T.S.H. Su número, el de motores de repuesto y material de recambio se fijará en el pliego de bases correspondiente.
- d).- El servicio se realizará en las etapas y formas siguientes: Sevilla-Larache; Larache-Mogador o Agadir y Mogador o Agadir-Cabo Juby, en aparatos para vuelo terrestre, y Cabo Juby-Las Palmas y desde este último punto a Santa Cruz de Tenerife, en anfíbios.
- e).- Las aeroestaciones principales serán: una en Sevilla, otra en Las Palmas y la última en Tenerife, con hangares suficientes y demás dependencias de orden técnico y postal, que lo mismo en aquéllas que en los puntos de escala se estimen necesarios para el mejor funcionamiento de la línea, con sujeción a lo que a tal efecto determinará el Departamento de Gobernación, de acuerdo las Aeronáuticas civil, militar y naval.

f).- Disponibilidad por la Entidad que haya de efectuar el servicio de una fábrica de aeroplanos o de talleres dotados de los elementos necesarios para la completa construcción de aparatos y reparación de los mismos, establecidos en territorio español, de españoles...

A excepción del personal volante, que deberá ser español en su totalidad, el 80 por ciento del que se emplee en oficinas, fábricas y talleres y demás servicios propios para el funcionamiento de la línea deberá ser español. No obstante, los tres primeros años se permitirá el empleo de personal extranjero en la proporción siguiente: en el primer año hasta el 75 por ciento; en el segundo hasta el 50 por ciento y en el tercero hasta un 30 por ciento...

VI.- El plazo de la concesión será por diez años, prorrogables al terminar éste, de dos en dos, hasta otros diez como maximum.

VII.- El número de aparatos que para servicio de la línea deberá disponer el concesionario al comenzar a prestarlo será en tanto no se eleve el número de viajes el de cinco terrestres y tres anfibios. Dicho número podrá elevarse hasta diez los primeros y cinco los últimos en caso de que el perfecto funcionamiento de la línea así lo exigiere, a juicio de la Dirección General de Comunicaciones.

Deberá asimismo acreditar que posee un 50 por ciento de motores de reserva y un 70 por ciento de piezas de recambio.

Los aparatos serán monomotores o polimotores, y en este último caso pudiendo volar con uno sólo de ellos; de modelo conocido y acreditado en las líneas postales aéreas, con carga útil a disposición del correo de 600 kilogramos cada uno; velocidad de 150 kilómetros por hora a plena carga, pudiendo subir a 1000 metros en menos de 12 minutos con dicha plenitud de cargamento y en condiciones de poder aterrizar a menos de 90 kilómetros por hora. Todos ellos llevarán a bordo instalaciones de T.S.H. y tener un radio de acción a plena carga de 1500 kilómetros...

VIII.- La concesión se adjudicará a la proposición que reúna mayores garantías de carácter técnico, dándose preferencia a la propuesta que se comprometa a realizar el vuelo de Sevilla a Santa Cruz de Tenerife con escala obligada en Las Palmas de Gran Canaria.

De no haber ofertas en el expresado sentido, seguirá en orden de prelación la que establezca las etapas Sevilla, Cabo Juby y Santa Cruz de Tenerife, respetando la escala de Las Palmas, y en último término, aquella que se obligue a realizar el vuelo con sujeción a las escalas previstas en el Real decreto de creación de la línea, con exclusión por ahora de la escala de Mogador o Agadir.

X.- Correrá a cargo del concesionario la construcción de aeródromos en Sevilla, Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife, debiendo contar cada uno con un barracón o hangar y talleres de reparación...

g).- El plazo de la concesión será por diez años, prorrogables por un período igual y por tácito asenso de las partes contratantes, de estimarse conveniente para los intereses de la Administración.

Artículo 5.- El Ministerio de la Gobernación y en su nombre, la Dirección General de Comunicaciones, podrá previa audiencia del Consejo del Estado, convocar el oportuno concurso para la adjudicación y contratación del servicio de esta misma línea aérea.

Artículo 6.- Las Empresas o Entidades que concurran a la licitación solicitarán anticipadamente del Ministerio de Trabajo las oportunas concesiones.

Dado en Palacio a 5 de febrero de 1925.-ALFONSO.-El Presidente del Directorio Militar.-Miguel Primo de Rivera y Orbaneja.

Anteriormente se había establecido un enlace aéreo entre Barcelona, Alicante y Málaga en 1 de abril de 1920 por la casa francesa: Líneas Aéreas Latecoère, con poco resultado práctico que obligó al Gobierno a no renovar su contrato que expiró en 31 de marzo de 1925. El promedio de objetos postales conducidos fue de unos 50 gramos y la Administración tenía que mantener en cada ciudad tres conducciones diarias en automóvil que enlazaran con las respectivas oficinas postales.

Las bases más importantes que se anunciaron para la adjudicación del concurso, que fue en septiembre de 1926, fueron las siguientes:

...

II.- El servicio se prestará haciendo una expedición redonda semanal...

III.- El contratista deberá disponer a su costa, en los puntos de escala y extremos de la línea, del material y elementos necesarios para el transporte rápido de la correspondencia y empleados que en su caso hubieren el servicio desde los aeropuertos a los locales en que aquéllas estuvieren establecidas.

El contratista será responsable de la correspondencia de que se haga cargo, salvo el caso de fuerza mayor; también responderá de la conservación en buen estado de las sacas o envases en que se remita aquélla, así como de cuantas faltas cometan sus dependientes en el desempeño del servicio...

V.-...

La Dirección y Administración han de ser españolas y en el pleno uso de sus derechos civiles y políticos...

El 75 por ciento del capital social, cuando menos, ha de ser propiedad de españoles...

XI.- El Aeropuerto que la Empresa o particular, concesionario debe instalar en Cabo Juby, si al empezar el funcionamiento del servicio el Estado no lo hubiere establecido, podrá ser requisado por la Aeronáutica militar en el momento que lo estime oportuno mediante el abono de la cantidad que, previa tasación y acuerdo, se fije...

XII.- El funcionamiento de la línea sólo podrá suspenderse a causa de fuerza mayor y por faltas repetidas y no justificadas en la prestación del servicio...

La puesta en práctica del primer enlace aéreo con Canarias no fue sino hasta el año 1927. El Real decreto lleva fecha de 15 de agosto y lo razona con la siguiente exposición:

Señor: Consideraciones de orden técnico y económico y el cumplimiento de preceptos legales que determinan las normas a que ineludiblemente ha de ajustarse la contratación de los servicios públicos, obligaron a este Ministerio —no obstante sus vehementes deseos en contrario— a desestimar la única proposición presentada y a declarar, en consecuencia, desierto el concurso, que en virtud de la autorización conferida por Real decreto de 7 de septiembre de 1926 la Dirección General de Comunicaciones convocó para establecer el servicio de transporte de correspondencia por vía aérea, en la línea de Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife.

Al promover el concurso de referencia hubo de limitarse a una expedición redonda semanal al servicio de la línea en proyecto. No permitían las disponibilidades económicas dotarlo con mayor amplitud en el momento de su iniciación.

Más el vivo interés del Gobierno de S.M. solícito siempre para todo cuanto se refiere al desarrollo de los servicios de comunicaciones, decidiéronle plantearlo e intentar su contratación atendiendo a que razones de conveniencia Nacional y estímulos de orden espiritual aconsejaban estrechar los vínculos y facilitar los medios de relación entre España y el Archipiélago Canario.

Disminuidos ahora los créditos de que se disponía con motivo de la reciente creación de un servicio aéreo internacional, entiende este Ministerio, firme en el propósito de llegar a la rápida implantación del que se viene haciendo mérito, que aún cuando mal se puede convocar un concurso para establecerlo de manera definitiva, es, en cambio factible contratarlo por el período que consienta el remanente existente en el Presupuesto, por vía de ensayo y con carácter provisional y directo. Considera que a tal efecto son de consideración y aplicación preceptos de la vigente Ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda Pública y utilizables para el fin propuesto, los reiterados ofrecimientos de la Compañía Española de Tráfico Aéreo. Empresa de carácter Nacional que al formularlos se compromete a llevarlo a cabo ajustándose estrictamente a las condiciones del pliego que sirvió de base para la convocatoria del concurso que se quedó desierto y a las modalidades que imponga el carácter provisional del contrato.

Planteándolo de esta suerte se obtendrán datos fehacientes de cuanto con este enlace aéreo se relaciona, se comprobará la conveniencia de mantenerlo si los resultados corresponden a cuanto con este servicio espera el Gobierno de S.M., tendrá aplicación un crédito que hoy no la tiene, satisfaciendo aspiraciones insistentemente manifestadas, y servirá, según su mayor o menor eficacia, para fijar la cuantía del spendio que haya de emplearse y preparar en la forma que exigen las disposiciones legales vigentes un amplio concurso, en el que, debidamente garantizados queden los intereses del servicio y de la Administración.

Por tales consideraciones, el Ministro que suscribe, de acuerdo con el Consejo de Ministros, tiene el honor de someter a la aprobación de V.M. el siguiente proyecto de Decreto.- Madrid 13 de agosto de 1927.- Señor A.L.R. de V.M. Severiano Martínez Anido.

REAL DECRETO

A propuesta del Ministro de la Gobernación y de acuerdo con el parecer de mi Consejo de Ministros,

Vengo a decretar lo siguiente:

Artículo único: Se autoriza al Ministro de la Gobernación, y en su nombre a la Dirección General de Comunicaciones, para contratar directamente con la Compañía Española de Tráfico Aéreo, hasta la terminación del vigente ejercicio económico y durante seis meses más del ejercicio económico venidero, por vía de ensayo y con carácter provisional, el servicio de transporte de la correspondencia pública en la línea aérea de Sevilla a Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife, con arreglo a las bases aprobadas por Real decreto de 7 de septiembre de 1926 y a las limitaciones económicas y modalidades que impongan los créditos disponibles y el carácter provisional del contrato.

Dado en Santander a quince de agosto de mil novecientos veintisiete.-
Alfonso.- El Ministro de la Gobernación.- Severiano Martínez Anido.



**INDICE
Y BIBLIOGRAFIA**

BIBLIOGRAFIA

Relación de obras, documentos y prensa investigada en El Museo Canario y Gabinete Literario.

Obispado de Telde de ANTONIO RUMEU DE ARMAS.

Misioneros mayorquines y catalanes de ELÍAS SERRA RAFOLS.

Los viajes medievales mallorquines de FRANCISCO SEVILLANO.

La esclavitud en Valencia durante el reinado de los Reyes Católicos de VICENTA CORTÉS.

Historia de Canarias de JOSÉ DE VIERA Y CLAVIJO.

Historia de la conquista de las siete Islas de Fray JUAN DE ABREU GALINDO.

Apuntes para la Historia del Correo Cubano de JOSÉ GUERRA AGUIAR.

Trabajo sobre *Las Comunicaciones en Canarias* de MAURO HERRERA ESTEBAN.

Memorias de DON LOPE ANTONIO DE LA GUERRA Y PEÑA.

Anales de las Islas Canarias de DON AGUSTÍN MILLARES.

Cuadro histórico de las Islas Canarias de JOSÉ AGUSTIN ÁLVAREZ RIXO.

Estudio sobre la evolución demográfica de Canarias de EMILIA SÁNCHEZ FALCÓN.

Canarias en la brecha de CARLOS MARTÍNEZ DE CAMPOS.

Revista de Historia.—Director: ELÍAS SERRA RAFOLS.

Telde Dr. DON PEDRO HERNÁNDEZ BENÍTEZ.

PERIÓDICOS

El Atlánte.
El Eco del Comercio.
El Porvenir de Canarias.
El Progreso de Canarias.
El Ómnibus.
El Canario.
El País.
La Verdad.
El Guanche.
La Correspondencia.
La Prensa.
El Correo.
Revista de Las Palmas.
El Diario de Las Palmas.
El Boletín Oficial de la Provincia.
La Gaceta de Madrid.
El Boletín Oficial de Correos; desde 1920.

La información gráfica procede de las colecciones de sellos de los filatelistas: Giorgio Zuliani y Nicolás Socorro Guerra.

INDICE

Capítulo

I	<i>Cartas o "Creensas" que llevaban los navegantes mallorquines en sus viajes a Canarias desde 1342 a 1351 . . .</i>	<i>11</i>
II	<i>Rutas seguidas por los navíos europeos que comerciaban con el Archipiélago Canario</i>	<i>15</i>
III	<i>Primeros canarios que emigraron a America</i>	<i>16</i>
IV	<i>Establecimiento de los Servicios de Correos en Canarias</i>	<i>21</i>
V	<i>Primer enlace regular entre Canarias y Cádiz</i>	<i>28</i>
VI	<i>Enlaces postales interinsulares antes de 1773 en el Archipiélago Canario.</i>	<i>32</i>
VII	<i>Establecimiento de la primera imprenta en Canarias . . .</i>	<i>36</i>
VIII	<i>Enlace marítimo entre Canarias y La Coruña</i>	<i>37</i>
IX	<i>Dificultades del correo a causa de los Corsarios.</i>	<i>39</i>
X	<i>Restablecimiento de la comunicación postal por Cádiz.</i>	<i>43</i>
XI	<i>El Servicio de Correos en Canarias durante la Guerra de la Independencia.</i>	<i>47</i>
XII	<i>Primeros Carteros de enlace a pie</i>	<i>51</i>
XIII	<i>Quejas sobre violaciones de correspondencia.</i>	<i>52</i>
XIV	<i>Obligatoriedad de franquear la correspondencia interinsular.</i>	<i>58</i>
XV	<i>Primer intento de enlace postal Cádiz-Canarias por buques a vapor</i>	<i>60</i>
XVI	<i>Organización del correo terrestre en Canarias</i>	<i>64</i>

XVII	<i>Creación de un enlace con buques a vapor entre la Península y Las Antillas con escala en Canarias.</i>	68
XVIII	<i>Los servicios postales ingleses vistos por la prensa canaria.</i>	77
XIX	<i>Retrasos de la correspondencia dirigida a Lanzarote</i>	83
XX	<i>Incidencias por la creación de una línea de vapores entre Marsella y las Costas de Africa</i>	88
XXI	<i>Iniciación del expediente para la creación de una línea de vapores interinsulares</i>	89
XXII	<i>Establecimiento de enlaces postales terrestres diarios</i>	93
XXIII	<i>Enlaces marítimos interinsulares en 1881</i>	98
XXIV	<i>Correos con la Península</i>	104
XXV	<i>Nuevos retrasos en la recepción del Correo en Lanzarote y Fuerteventura</i>	118
XXVI	<i>Nueva subasta para la conducción del Correo entre Cádiz y Canarias</i>	127
XXVII	<i>Movimiento Postal en Las Palmas en 1859</i>	132
XXVIII	<i>Construcción de Carreteras en Canarias</i>	134
XXIX	<i>Establecimiento del Enlace Postal regular Cádiz-Canarias en buques a vapor</i>	136
XXX	<i>Monopolio de los servicios de Correos en el Archipiélago Canario</i>	139
XXXI	<i>Decreto regulando la circulación de la correspondencia oficial y particular en 1854</i>	143
XXXII	<i>Dificultades en Canarias con los Correos Trasatlánticos</i>	159
XXXIII	<i>Canarios residentes en Las Antillas en 1846</i>	166
XXXIV	<i>Irregularidades en el servicio de Vapores con Cádiz</i>	168
XXXV	<i>Funcionarios de Correos en Las Palmas en 1859</i>	171
XXXVI	<i>Quejas por deficiencias postales terrestres y marítimas en 1859</i>	174
XXXVII	<i>Entrada en servicio de una línea de vapores interinsular</i>	177
XXXVIII	<i>Supresión de la escala en Canarias de los vapores trasatlánticos</i>	184
XXXIX	<i>Estadísticas de los servicios de Correos en Las Palmas</i>	192
XL	<i>Irregularidades con los enlaces postales con Cádiz</i>	200
XLI	<i>Creación de la oficina técnica de Telde y otras reformas postales</i>	204

Historia del Correo en Canarias
de José María Espasa Civit,
en tirada de 1.000 ejemplares
compuesto en tipo Bodoni e impreso en offset,
se acabó de imprimir
el 26 de mayo de 1978
en la Imprenta Lezcano.
Las Palmas de Gran Canaria.

