

Es difícil de entender desde la óptica del ajetreado mundo de hoy de comunicaciones en tiempo real, cómo pudieron superarse los grandes inconvenientes que implicaron llevar a cabo el descubrimiento y conquista de América por la España de los siglos XV a XVII. Además del interés de los monarcas, acuciados por la necesidad de obtener recursos para sufragar los cada vez más abultados gastos de los ejércitos, fue necesaria la conjugación de otros dos factores importantes: el aprovechamiento del progreso que sobre el conocimiento de las rutas marítimas fue sucediéndose desde los dos siglos anteriores y el surgimiento de una serie de intrépidos aventureros que fueron los primeros impulsores del descubrimiento.

BREVE HISTORIA DE LOS CORREOS MARÍTIMOS EN ESPAÑA (SEGUNDA PARTE)

Mapas y navíos de aviso

Nicolás Puerto Barrios, *Ingeniero Técnico de Telecomunicaciones, Jefe Provincial de la Inspección de Telecomunicaciones de Córdoba*

I. RUMBO A CAMINOS IGNOTOS

Hasta finales del siglo XIII, los mapas conocidos se reducían a una representación más o menos precisa de lo que se denominaba *el Ecumene*, zona habitada por el hombre objeto de la Redención, cuyos orígenes datan del siglo V. Ciertamente es que los genoveses ya habían alcanzado las Azores, Madeira y Canarias, y dos siglos después los marineros portugueses habían descubierto las islas de Cabo Verde, pero adentrarse más allá de una línea virtual trazada entre estas islas e Islandia, suponía penetrar en el Mar de las Tinieblas. Históricamente el “*Oceanus Occidentalis*” había sido un límite, tras el cual se habían sumergido imperios (La Atlántida), estaba gobernado por unos amenazantes y gigantes tritones, donde las aguas del ecuador bullían como los volcanes (1).

Así que en la superación de este terror mítico, tuvo mucha importancia el trabajo de los *dibujantes de mapas*, como se conocían a los cartógrafos (Colón y su hermano Bartolomé habían ejercido de ello), que especializados en la elaboración de los *mapas portulanos* en los viajes de cabotaje por las costas del mediterráneo y de África, van incorporando los nuevos territorios descubiertos. Estos mapas que obvian las alusiones religiosas, van recogiendo las nuevas experiencias de los navegantes en espacios concretos y marcan las distancias de los accidentes geográficos de la costa. Algunos de ellos como los elaborados en 1154 por el almorávide ceutí Al-Idrissi, que estudió en Córdoba, sobre la base de reseñas griegas pero corrigiendo datos antiguos, son recuperados por el genovés Pietro Vesconti en 1320, llegando finalmente a conocimiento de Colón (2).



Fue el médico florentino Paolo Toscanelli, que había elaborado un Mapamundi incorporando los conocimientos acumulados hasta la fecha, quien a petición de Colón le envía desinteresadamente a este su carta marina acompañado del siguiente escrito: *«No te extrañe ver que llamo Occidente al lugar donde se hallan las especias, pues en general se puede decir que prosperan a Oriente, pero el que siga navegando hacia el Oeste encontrará estos lugares en el Oeste. Y el que, por vía terrestre, viaje sin parar en dirección al Este, encontrará estos lugares en el Este»*.

Esta información que se añade a su obsesiva intuición incentiva el ánimo de Colón, quien a pesar de los continuos rechazos a su proyecto, primero del rey de Portugal y luego por los Reyes Católicos, consigue finalmente que estos firmen las Capitulaciones el 30 de abril de 1492 en Granada, donde ordenan:

«Faga desde agora al dicho don Cristóbal Colón su almirante en todas aquellas islas y tierras firmes que por su mano e industria se descubrieren o ganaren en los dichos mares Océanos para durante su vida y después de muerto a sus herederos». Nombrándolo también Virrey de las tierras por descubrir.

II. LOS NAVÍOS DE AVISO

Para la puesta en marcha de los Correos Marítimos con cierta regularidad, era preciso disponer de mapas del Nuevo Mundo donde estuvieran definidos los espacios conquistados, las divisiones territoriales y políticas que se estaban configurando y las rutas marítimas a seguir para arribar a cada una de ellas. Es reconocido que el Mapamundi realizado para los Reyes Católicos por el cántabro Juan de la Cosa en el año 1500, después de sus viajes acompañando a Colón, Alonso de Ojeda, Vicente Yáñez Pinzón y otros navegantes, fue fundamental para la planificación de las rutas de las flotas mercantes y de los navíos de aviso, precursores del correo marítimo de Indias.

Por Real Cédula de 1525 comienzan a prestar servicio ultramarino los navíos de aviso, más conocidos como *Avisos*. Su normalización no se consigue hasta 1565, cuando se ordena que estos deben navegar en convoy junto a los navíos mercantes y los de guerra, y volver únicamente a puerto de origen trayendo noticias de la llegada de la flotas. Ya en 1569 se empiezan a diferenciar claramente dos flotas; una para el Virreinato

de México que se le llama la Armada o flota de la Nueva España, (cuyos dominios alcanzan las Antillas y la América del Norte) y otra la del Virreinato del Perú (la América del Sur) llamada la flota de los Galeones o solo los Galeones. Su despacho se hallaba a cargo de la Casa de Contratación de Sevilla y su coste por la Real Hacienda, disponiéndose anualmente de treinta mil ducados para salarios, empaques, alimentos de azogue, despacho de correos y pago de tributos.

Los navíos de aviso, empleados también para el transporte marítimo de correspondencia de los particulares, debían de ser lo más pequeños posible no pasando de 25 pipas en 1591, pero después se vio la conveniencia de que fueran de 50 ó 60 toneladas y en tal caso no pasaran de 100, para más seguridad durante los viajes. Se pretendía que fueran *zafos* para que navegasen más ligeros, y se prohibió que transportaran mercancías, frutas ni otra cosa alguna, y de ningún modo, oro o plata para que no fueran presa de los piratas.

En 1625 se fijó en 16 el número de *Avisos* a despachar anualmente. Tres años más tarde se dispuso la construcción de 12 pequeñas embarcaciones especiales, cinco *pataches* de 80 toneladas para



acompañar a las flotas y siete *Avisos* de 50 ó 60 toneladas para que fueran y volvieran cuando conviniera. El envío de estos navíos se encomendó a la Administración de la Habería (*) que convino con el Consulado de Mercaderes de Sevilla el despacho de cuatro navíos de aviso a las Indias durante el término de seis años. Los gastos correrían desde entonces a cargo de la dicha Habería. Desde 1652 el despacho de *Avisos* con particulares generó diversas controversias porque estos pretendían transportar también mercaderías, por lo que volvió a hacerse cargo de ellos la Real Hacienda (3).

Otras embarcaciones utilizadas para los Correos Marítimos, ya finalizando el siglo XVII, eran unas fragatas llamadas *paquebotes* cuyo nombre viene del inglés «*packet*», paquete, y «*boat*», buque, que se empleaban en Inglaterra para el transporte de correspondencia entre el puerto inglés de Dover y el francés de Calais. Estos barcos también se destinaron para llevar pasajeros y carga (4).

Como vemos la implementación de un sistema, diríamos hoy cibernético, al programar expediciones hacia allá para la posterior interpretación de los resultados obtenidos desde acá, o sea los viajes de ida y vuelta realizados por los navíos de aviso, coadyuvó a un flujo de información interactivo, que poco a poco aun con muchas dificultades, y, nunca mejor dicho, salvando las distancias, lograron que los nuevos territorios pudieran ser considerados como una parte del imperio. ●

(*) Administración que gestionaba los impuestos o tributos llamados *de avería*. Los ingresos procedían de los pagos prorrateados por los asentadores de mercancías, en virtud de diversos conceptos, que se imputaban a un flete.

REFERENCIAS:

(1) «*El infortunado descubridor de un mundo*». Por Jean Descola. Editorial JUVENTUD. Barcelona 1961

(2) «*La medida del Mundo*». Por Paul Zumthor. Editorial Cátedra. Madrid 1994.

(3) «*El correo marítimo español de Indias*». Por José Jusdado Martín. Boletín de la Academia Iberoamericana y Filipina de Historia Postal nº 120.

(4) «*Historia de los correos en la España de ultramar*». Por Ricardo Ortiz Vivas. Boletín de la Academia Iberoamericana y Filipina de Historia Postal nº 138.