

Las tarifas postales españolas hasta
1850 (del pago aplazado al franqueo
previo)

por Carmen Rodríguez

El objeto del presente trabajo es dar a conocer una parcela verdaderamente interesante de un tema no menos apasionante cual es el desarrollo del Correo en España que, lamentablemente, ha sido objeto de muy escasa atención por parte de la historiografía actual (1).

Cronológicamente nuestro estudio sobre las tarifas postales queda delimitado por la fecha de 1850. La adopción de este tope de investigación no es, en modo alguno, caprichosa, sino realmente significativa. El primero de enero de 1850 se inició en España un nuevo sistema en el procedimiento a seguir para franquear la correspondencia: el sello adhesivo. La utilización de timbres postales comportó la implantación de un porte uniforme e impuso la norma de que, en el futuro, fuesen los propios remitentes quienes abonasen el importe de sus cartas.

Ambos hechos revisten especial trascendencia y merecen cali-

(1) El interés por los temas postales, notorio desde los últimos años del pasado siglo hasta la década de los 50 del presente, motivó la aparición de diversas publicaciones. Entre las personalidades más relevantes por su dedicación a esta parcela de nuestra historia, merecen destacarse las siguientes:

VERDEGAY Y FISCOWICH, Eduardo: «Historia del Correo desde sus orígenes hasta nuestros días». Madrid, 1894.

PARDO DE FIGUEROA, Mariano que firmó sus numerosas obras con el seudónimo «DR. THEBUSSEM». De su cuantiosa producción destacaremos: «Un pliego de cartas». Madrid, 1918; «Fruslerías Postales», Medina Sidonia, 1895; «Kpancala y otras cartas filatélicas», Barcelona, 1964; «Algo de Filatelia», Madrid, 1898 y «Cinco cartas para el Correo», artículo publicado en el Boletín de la Academia Ibero Americana y Filipina de Historia Postal, núms. 80 a 87 y 102-103.

GALVARRIATO, J. A.: «El Correo y la telecomunicación en España», Madrid, 1920.

ALCAZAR MOLINA, Cayetano: La figura de este autor merece destacarse especialmente como promotor de los estudios postales en España. A lo largo de su vida fue publicando diversos trabajos: «Historia del Correo en América», Madrid, 1920, «El espíritu corporativo de la Posta Española», Madrid, 1920, «El conde De Floridablanca, su vida y su obra», Murcia, 1934; «Historia de los Carteros de Madrid en el siglo XVIII», Revista de la Biblioteca, Archivo y Museo del Ayuntamiento de Madrid, Año XX, Nº 61-62, (1951), p: 57-74; «Los orígenes del Correo Moderno en España», Madrid, 1928; «Glorias del antiguo correo de Cataluña», Madrid, 1924; «Felipe II y el Correo», en «Reivindicación histórica del siglo XVI». Curso de Conferencias dadas en la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación, III-V-1927, Madrid, 1928; «Cómo se organizaron los Correos Marítimos en tiempo de Carlos III», art. publicado en «Raza Española», año IV, Nº 39, Madrid, 1922; «Las comunicaciones en la época de los Reyes Católicos», en B.A.I.F.H.P., nº 25, VII-X-1953, p: 57 a 63 y «La política postal española en el Mediterráneo

ficarse, sin exageración, de «revolucionarios». Efectivamente, hubieron de transcurrir tres centurias y media para llegar a formular el porte uniforme y el franqueo previo (concretamente desde finales del siglo XV, en que el correo comenzó a organizarse y reglamentarse oficialmente, hasta mediado el siglo XIX). Tan dilatado período de tiempo resulta a primera vista sorprendente; sin embargo, no lo es tanto si tenemos en cuenta la realidad que subyace en el fondo. Por espacio de dos centurias el Correo español, cedido en régimen de explotación monopolística a los Tassis —España y dominios europeos— y a los Carvajal —dominios americanos—, fue casi exclusivamente un Correo Real (a lo sumo, un correo elitista) es decir, un servicio para beneficio de la Corona y secundariamente, de los negociantes. A comienzos de la decimoctava centuria la Posta, por decisión de Felipe V, revirtió a la Corona. Desde su incorporación el Estado consideró al Correo como una Renta, destinada fundamentalmente a procurar los máximos ingresos posibles al Erario. Ante esta consideración prioritaria poco o nada importó adecuar los servicios postales a las necesidades del país e, incluso, adelantarse a sus exigencias para promover su expansión.

Los escasos progresos conseguidos en la comunicación postal y el deseo gubernativo de obtener los máximos beneficios de su explotación imprimieron una gran carestía a las tarifas. La cuantía de los porteos postales se estableció, en aras a lograr la mayor rentabilidad, sobre dos

durante el siglo XVI», VI Congreso de Historia de la Corona de Aragón, Madrid, 1959, p: 859-873.

MONTAÑEZ MATILLA, María: «El Correo en la España de los Asturias», Madrid, 1953.

TOLEGO GIRAU, José: Este autor es, indudablemente el mayor especialista en las cuestiones postales de la Corona de Aragón durante el Medievo y comienzos de la Modernidad. Aparte de «Los Correos en el Reino de Valencia», Valencia, 1958; «Los Correos en la Valencia Medieval», publicada por el Instituto Valenciano de Estudios Históricos, Valencia, 1954; y «Los Correos valencianos en la época de Fernando el Católico», Zaragoza, 1962 hay que recordar sus innumerables artículos, publicados por el Boletín de la Academia Iberoamericana y Filipina de Historia Postal.

MEIJIDE PARDO, A: El historiador gallego elaboró un valioso trabajo sobre los «Correos Marítimos entre Falmouth y La Coruña» (1689-1815), publicado en el B.A.I.F.H.P., Núms. 78-79, 80-81, 82-83 y 84-85.

ORTIZ VIVAS, Ricardo: Su nombre debe destacarse especialmente en el panorama historiográfico postal. Autor de una monumental «Historia del Correo de España», dividida en 5 tomos, cuya publicación está siendo llevada a cabo por la Academia de Historia Postal publicó otras varias: «Reflejos del mundo hispánico en los sellos de correos», Madrid, 1964, «El Correo español en sus relaciones con el de otros países», Madrid, 1928, «El Correo español en sus relaciones con el de Flandes y de Italia», Madrid, 1929; «Lo que fue el Correo en España», Madrid, 1927, «Bibliografía Postal Iberoamericana», 8 Tomos, Madrid, 1957; e innumerables artículos, incluidos en las páginas del B.A.I.F.H.P.

La producción de todos estos autores, sin duda, los más significativos en materia postal, resulta de obligada consulta para los interesados en esta interesante parcela de nuestra historia. Sus aportaciones, salvando las lógicas diferencias de enfoque y perspectiva, son indudablemente valiosas. Por último queremos hacer constar (aunque ya ha quedado desgranado a lo largo de esta exposición) la meritoria labor desarrollada por la Academia Iberoamericana y Filipina de Historia Postal que, bajo la dirección de D. Anibal Martín y de D. José Jusdado, ha promovido una interesante labor de investigación postal, dando cabida en su Boletín, a los trabajos elaborados.

factores básicos: el peso de la correspondencia a transportar y la distancia a recorrer para arribar a su destino. Hasta 1845 los dos criterios se fueron manejando simultáneamente a pesar de que, como veremos, su manipulación comportó terribles dificultades y complicaciones a la contabilidad del Ramo. A lo largo de la década de los años 40 la situación de los servicios postales mejoró notablemente (aunque no era ni mucho menos, la deseable). La certeza de esta mejora impulsó al Gobierno a dar un paso importante en orden a simplificar los porteos: se abandonó el factor distancia en pro de una revitalización del factor peso. De ahí a formular el porte único distaba muy poco. La barrera se salvó cuando, cinco años después, la Administración, movida por una decidida política de fomento del Correo, impuso una tarifa uniforme a abonar mediante la compra de sellos.

Otra de las diferencias más profundas entre el sistema postal actual y el vigente a lo largo de toda la Edad Moderna la constituye, sin duda alguna, la forma de pagar los portes. Hasta 1850 el franqueo debía ser abonado por el destinatario.

Esta disposición que la legislación adoptó venía aconsejada por una larga experiencia. El servicio resultaba extraordinariamente inseguro, a consecuencia de un cúmulo de circunstancias adversas: los correos, portadores de la correspondencia, veían muy condicionado el desempeño de su cometido por el precario estado de los caminos; por la proliferación de malhechores y salteadores; por las dificultades a la hora de mudar caballos para proseguir sus viajes (las paradas de posta estaban, por lo general, excesivamente distanciadas e insuficientemente abastecidas de animales); por la propia complexión y resistencia de los cuadrúpedos; en fin, por las inclemencias climatológicas. La inseguridad e irregularidad en el arribo de la correspondencia impuso la norma de aplazar el pago como único medio de favorecer la llegada a su destino. Para facilitar la percepción de los porteos postales, con arreglo a las sucesivas reglamentaciones tarifales, los remitentes anotaban en un ángulo de la carta —normalmente en el ángulo bajo izquierdo— el precio a que ascendía el porte y depositaban la misiva en la oficina de correos de su localidad, encargada de darla curso. Las oficinas de origen estampaban un cuño o sello con su propio nombre en la correspondencia que expedían, a fin de dejar constancia de su procedencia (2).

(2) La Prefilatelia, es decir, el estudio de las marcas postales empleadas con anterioridad a la implantación del sello adhesivo, tropieza en España con serias dificultades, motivadas tanto por la parquedad de la legislación postal, como por la anarquía (derivada, a su vez, de la ausencia de disposiciones continuadas y coherentes) en la confección de las marcas.

A pesar de estas dificultades, los estudios prefilatélicos han sido objeto de la atención preferente de relevantes personalidades.

El sistema de aplazar el pago a la entrega, justificado por las precarias condiciones en que se desenvolvía el servicio postal, tenía indudables ventajas en orden a garantizar la recepción de la correspondencia; sin embargo entrañaba un gran inconveniente: la posible negativa de los destinatarios a abonar el importe de las misivas que recibían. El olvido de esta realidad ocasionó sensibles pérdidas financieras al Tesoro. Las «cartas sobrantes», aquellas que quedaban retenidas en las oficinas postales porque los destinatarios rehusaban hacer efectivo su importe, constituyeron habitualmente un capítulo importante en las cuentas del ramo de Correos.

La Superioridad trató, reiteradas veces, de salvar este escollo (3), pero siempre con resultados infructuosos. Verdaderamente los esfuerzos gubernativos estaban, de antemano, condenado al fracaso.

Aparte de los varios trabajos del DR. THEBUSSEM, ya citados, cabe recordar a: Manuel LAGO MARTINEZ: «Prefilatelía de Galicia», Valencia, 1957.

Ramón DE MARULL HUGUET: «Apuntes filatélico-postales», en B.A.I.F.H.P., año XXIX, Madrid, I-VI-1973. Núms. 102-103, p: 47-54.

Ceferino GARCIA MARTINEZ: «Reportaje apasionado sobre las postas españolas y su entorno en los años precursores a la implantación del primer sello de Correos» (con noticia de la feliz llegada de éste), en B.A.I.F.H.P., año XXXI, Madrid, I-VI-1975, p: 23-25.

Jorge GUINOVART: «Prefilatelía Española», Barcelona, 1971.

Carlos LAIN ENCINAS: «Prefilatelía conquense. Marcas Postales de la capital» en B.A.I.F.H.P., año XXVII, Madrid, I-VI-1971. Núms. 94-95, p: 28-30.

Luis María MARIN ROYO: «El Correo en Tudela, España», en B.A.I.F.H.P., año XXXI, Madrid, I-VI-1975, núms. 110-111.

Juan MANCHEÑO JIMENEZ: «La Posta de ayer y de hoy en el Marruecos español», Tetuán, 1952 y Philippe KOEHLIN SCHWARTZ: «Marques postales espagnoles de XVIII siècle», París, 1967.

Aunque el pago por el destinatario fue la norma general, en España y en los restantes países europeos, excepcionalmente se admitía la posibilidad de que los remitentes pagasen anticipadamente el importe de la correspondencia que enviaban. En nuestro país este hecho fue tan esporádico y ocasional que la Administración no se preocupó de adoptar un procedimiento especial para distinguir los pagos anticipados (tan sólo se elaboraron unas marcas de «franqueo previo o franco», pero la escasez e imperfección de estos timbres confirma la hipótesis de la rareza de estos franqueos). En otros países europeos, en concreto en Francia e Inglaterra, existieron, en cambio, fórmulas especiales para discernir los porteos previos. En agosto de 1653 el Gobierno francés autorizó a uno de sus magistrados, Francois de Vélayer, para vender al público «billets de port payé». Consistían en una faja de papel, marcada con las palabras «porte pagado» y la fecha. El remitente que deseara abonar su correspondencia adquiría los billetes al precio de un sueldo y los utilizaba para envolver sus cartas. Gracias a este distintivo los empleados de correos entregaban a los destinatarios la correspondencia, sin exigir cantidad alguna. Un procedimiento semejante, iniciado también por la misma época, se utilizó en Inglaterra hasta 1784; Inglaterra fue asimismo el primer país que empleó envoltorios o fajas timbradas para periódicos (desde mediados de la década de los años 1830 comenzaron a generalizarse).

En Italia la adopción de estos métodos fue más tardía. Los estados de Cerdeña pusieron en circulación, desde noviembre de 1818, un pliego timbrado al que se denominó «carta postale bollata»; poco tiempo después, aparecieron sobres postales timbrados» («los cavallini») que permanecieron en uso hasta 1836.

(3) Tratando de prevenir las pérdidas que, por este motivo, pudieran acarrear a la Renta, el capítulo 5º de la Instrucción que la Dirección General envió a los Administradores el 26 de julio de 1784 prevenía tajantemente... «Si algún sujeto tuviese dos, tres, o más cartas, no se le han de dar las que él quiera pues debe sacarlas todas y pagar las que llegan a su nombre, y en su defecto las detendrá todas el Administrador, pues al Rey le cuesta la conducción de todas, y no la hace para que solamente saquen las que les convienen y dejen las que no les acomoden, como así lo tiene

Suponer que los destinatarios iban a aceptar, sin protestas, hacerse cargo de la correspondencia a ellos dirigida, era bastante utópico. El Estado era consciente de este error de base; pero, los escasos progresos que experimentó la comunicación postal en cuanto a celeridad, frecuencia y seguridad no permitían otra opción que la de seguir recurriendo al pago aplazado.

En 1850 se produce un cambio radical en la forma de abonar los portes, imputable —como hemos manifestado— a la mejora de los servicios postales y a una firme política de fomento del Correo. La adopción del sello adhesivo permitió el franqueo previo de la correspondencia por los remitentes e inició el abandono del sistema secularmente observado del pago aplazado.

La finalidad perseguida por este artículo es tratar de poner de relieve la evolución operada en la conceptualización del Correo («Renta» a «Servicio Público»); las etapas o momentos que jalonan esta evolución; los factores que la posibilitaron y estimularon, e insinuar siquiera las favorables consecuencias que el cambio de la mentalidad gubernativa aportó a la vida postal de nuestro país.

1. LA PRIMERA TARIFA POSTAL ESPAÑOLA: 7 DE DICIEMBRE DE 1716

Tras la incorporación del correo a la Corona, decretada por Felipe V, en diciembre de 1706, finalizó el dilatado monopolio de los Tasis y se inició un período de diez años durante los cuales los servicios postales fueron cedidos en arriendo a particulares: Diego de Murga (Marqués de Montesacro) y Juan Francisco de Goyeneche, sucesivamente (4). En 1716, cuando finalizada la guerra de Sucesión, el

mandado S. M. en sus Reales Ordenanzas «ANALES DE LAS ORDENANZAS DE CORREOS DE ESPAÑA, recopiladas por CRUZADA VILLAMIL, Vol. II, Madrid, 1879, p. 174.

La misma normativa fue aceptada y repetida hasta la saciedad, en años posteriores. En noviembre de 1842 se admitió una excepción a estas disposiciones... «en aquellos casos que se interesa el crédito del Ramo y dicta la sana razón, y en que conocidamente los pliegos y cartas contienen anónimos o papeles insignificantes que se remiten y entregan por el correo con el objeto de chasquear a las personas a quienes van dirigidas, obligándoles por este medio a que las reciban, se hallan autorizados los administradores, por práctica constante, y en virtud de órdenes particulares y posteriores, para atender a toda justa reclamación por parte de los interesados y a reintegrarles el porte que hayan abonado por esta clase de pliegos». Madrid, 24 de noviembre de 1842. El Director de Correos, Juan Baeza, a los Administradores de Correos. A.O.C.E., o.c., vol. II, pp. 174-175.

(4) Por espacio de dos centurias la explotación del correo en España y en los dominios europeos constituyó un monopolio de la familia Tassis. Los privilegios postales de la familia arrancan de la Real Cédula, fechada en Bruselas el 18 de enero de 1505, por la que Felipe el Hermoso confió a Francisco de Tassis el establecimiento de comunicaciones postales entre Francia, España, Alemania y Gueldres. La dinastía de los Correos Mayores, iniciada por

monarca decidió asumir de un modo efectivo la gestión del correo hispano, dos problemas recabaron la atención urgente del Gobierno: crear un organismo encargado de su dirección suprema —la Superintendencia General de Correos— y reglamentar y uniformar las tarifas para el porteo de la correspondencia.

La primera tarifa de correos que, con propiedad, merece calificarse como tal, en nuestra historia postal, se remonta al 7 de diciembre de 1716 (5).

El criterio que prevaleció en la fijación de la cuantía de los porteos fue doble: por una parte, se tuvo en cuenta el peso de la correspondencia a transportar; por otra, la distancia a recorrer, según el costo de las postas. Conforme al peso, las cartas fueron catalogadas en sencillas

Francisco, continuó, con la aprobación de los reyes españoles, a través de sus sucesores, los Tassis, los Condes de Oñate y los Villamediana.

En 1706, Felipe V, agobiado por los esfuerzos financieros para hacer frente a la Guerra de Sucesión decretó la reversión del privilegio de la explotación del Correo a la Corona. El Correo pasó a ser así, mucho antes que en otros países europeos, una actividad estatal. Sin embargo, las dificultades que entrañaba la gestión efectiva de los servicios postales y la necesidad de acometer la reorganización de un país desquiciado por la Guerra aconsejaron al Gobierno ceder su usufructo a particulares: Diego de Murga, Marqués de Montesacro primero y Juan Francisco de Goyeneche después. Los contratos de arriendo se efectuaron por cortos períodos de tiempo: 4 años en el caso de Murga, 5 en el de Goyeneche; los precios respectivamente fijados fueron 1.800.000 y 1.200.000 reales de vellón.

El 8 de julio de 1716, cuando aún no había finalizado el plazo de la concesión a Goyeneche, Felipe V creó la Superintendencia General de los Correos y Estafetas de España y adjudicó su titularidad a Juan Tomás de Goyeneche. A partir de esta fecha el Correo español quedó inserto en los cuadros de la burocracia estatal.

Véase: MONTAÑEZ MATILLA, M^º: o. c. p: 39-40, 56-77 y 133-136.

RODRIGUEZ CAMPOMANES, Pedro: «Itinerario de las carreras de Posta de dentro y fuera del Reino», Madrid, 1761, p: 5 a 10.

CABANES, Francisco Javier de: «Guía General de Correos, Postas y Caminos del Reino de España», Madrid, 1830, Cap. I, p. 5-9.

ORTIZ VIVAS, Ricardo: «Historia del Correo de España», o. c., libro I, cap. V, en B.A.I.F.H.P., año XXXI, Madrid, I-VI-1975, núms.: 110-111, p: 59-70; cap. XX en el mismo Boletín, año XXXIII, Madrid VII-XII-1977, núms.: 120-121, p: 37-38; cap. XXVII, en Boletín, año XXXIII, Madrid, VII-XII-1977, núms.: 120-121, p: 82.

VERDEGAY Y FISCOWICH, E: o. c., p: 149-150.

ALZOLA Y MINONDO, Pablo de: «Las obras públicas en España Estudio Histórico», Bilbao, 1899, p: 301-303.

MARTIN GARCIA, Aníbal: «Sucesivas mutaciones en la nominación y adscripción de la Posta Española (1716-1977) en B.A.I.F.H.P., año XXXIII, Madrid, VII-XII-1977, núms.: 120-121, p: 3-8.

MARTIN GARCIA, Aníbal y JUSDADO MARTIN, José: «Breve historia y tablas cronológicas de los personajes que, con diversas denominaciones, dirigen el Correo español desde su organización por la familia Tassis, en 1506, hasta nuestros días» en B.A.I.F.H.P. año XXXII, Madrid, VII-XII-1976, núms.: 116-117, p: 4-8.

ORTUÑO, Emilio: «Reformas de Correos: Dos conferencias», Avila, 1911, p: 59-61.

(5) Real Decreto del 7-XII-1716: «Conviendo quitar las desigualdades que han sabido en los portes de las cartas de dentro y fuera de España y arreglarlos a proporción de las distancias y coste de las postas y demás gastos que causan para evitar controversias entre los que reparten y los que las reciben, y que este ramo de mi Real Hacienda tenga el justo valor y cobro conveniente, he mandado formar las dos tarifas adjuntas (que firmaréis de vuestra mano) en que se arreglan los portes que se deben cobrar de las cartas, así las de fuera de España como las de su continente, expresando los parajes, calidad de pliegos y precios que a cada uno corresponden, las que he aprobado y os las remito para que las hagáis guardar y observar inviolablemente en los oficios de

y dobles, y los paquetes se clasificaron por onzas; para las cartas intercambiadas con el extranjero se aceptó una categoría intermedia entre las sencillas y dobles: «el medio pliego». La consideración de la distancia a recorrer impuso una diferenciación básica de la correspondencia: peninsular e internacional.

1. *Correspondencia Peninsular: (6).*

El afán de conseguir la máxima equidad aconsejó la división de la Península en 15 zonas o distritos postales. Estos 15 distritos quedaron agrupados en 5 escalas, en función de su inmediatez o progresivo distanciamiento geográfico —según las líneas de postas existentes— con relación a la Administración del Correo Central, emplazada en Madrid.

He aquí los resultados del arreglo tarifal:

PROCEDENCIA:	DESTINO: MADRID		
	Cartas sencillas	Cartas dobles	Paquetes (onzas)
<i>Primera escala:</i>	<i>Maravedís de vellón</i>		
Castilla la Vieja Castilla la Nueva	12	18	24
<i>Segunda escala:</i>			
Reino de Murcia Andalucía Baja Provincia de Extremadura Provincia de Burgos y Montañas de Santander Reino de Aragón Reino de Valencia	16	24	32

Correo Mayor de esta Corte, y en los demás de fuera, sin excepción alguna, dando para ello las órdenes y despachos convenientes. Executareislo así. Señalado de la Real Mano de Su magestad, en Madrid. Al Obispo de Cádiz A. H. N., Consejos Suprimidos, lgo. 51425, nº 58.

Una copia del decreto se encuentra también en el Archivo Central de Correos, 3ª Sección, lgo. 1482 y en los Anales de las Ordenanzas de Correos de España, de CRUZADA VILLAMIL, Vol. I, Madrid, 1879, p. 85-86.

Mencionan la fijación de estas tarifas y los principios que incidieron en su determinación algunos de los autores más significados, hasta el presente, por su dedicación a los temas postales: ORTIZ VIVAS, Ricardo: «Historia del Correo de España», Libro I, Cap. XXVII, publicado en el Boletín de la Academia Iberoamericana y Filipina de Historia Postal, año XXXIII, Madrid, VII-XII de 1977, núms. 120-121, p. 84. MARTIN GARCIA, A. y JUSDADO MARTIN, José: «Breve historia y tablas Cronológicas...», art. cit. en B.A.I.F.H.P., año XXXII, Madrid, VII-XII-1976, núms.: 116-117, p. 7; y VERDEGAY Y FISCOWICH, Eduardo: «Historia del Correo desde sus orígenes hasta nuestros días», Madrid, 1894, p. 150.

(6) «Reglamento que se ha de observar en la cobranza de los portes de las cartas de dentro del Reino», Madrid, 7-XII-1716. Firmado por Lorenzo, Obispo de Cádiz. A.H.N., Consejos Suprimidos, lgo. 51425, nº 58.

PROCEDENCIA:	DESTINO: MADRID		
	Cartas sencillas	Cartas dobles	Paquetes (onzas)
<i>Tercera escala:</i>	<i>Maravedís de vellón</i>		
Reino de Navarra Señorío de Vizcaya Reino de Galicia Principado de Asturias	18	28	42
<i>Cuarta escala:</i>			
Principado de Cataluña Andalucía Alta	20	30	50
<i>Quinta escala:</i>			
Mallorca e Ibiza	30	45	60

La fijación de la cuantía del transporte postal, como fácilmente puede observarse en el cuadro adjunto, se realizó, por lo que se refiere a la distancia, en proporción directa dentro de las cinco escalas geográficas establecidas. En el apartado de cartas sencillas, la diferencia entre la primera escala y la segunda era de 4 mrs.; se sumaban 2 mrs. más —hasta un total de 18— para las de la tercera escala; otros 2 mrs. para las pertenecientes a la cuarta y 10 mrs. más para las cartas remitidas desde Mallorca e Ibiza, que integraban la quinta y última escala.

La distinción ponderal de la correspondencia se plasmó también en la fijación de los precios. Así, en idéntico recorrido, el porteo de las cartas dobles superaba en un 50 % al de las sencillas y el de los paquetes se calculó en una tercera parte más que el de las dobles o un 100 % de las sencillas (salvo en el caso de las intercambiadas con los distritos englobados en la tercera escala, ligeramente superiores).

2. *Correspondencia internacional (7)*

Los intercambios epistolares con Europa se reducían a los efectuados con Francia, Holanda, Flandes, Inglaterra e Italia. A través de estos países conectaba el nuestro con los restantes del continente. Para organizar la correspondencia europea la tarifa de 1716 consideró

(7) «Reglamento que se ha de observar en la cobranza de los portes de fuera del Reino, según sus distancias y lo que se practica en los dominios de dónde se dirigen». Madrid, VII-XII-1716, por el Obispo de Cádiz, A.H.N., lgo. 51425, nº 58.

dividida a España en dos zonas, cada una de las cuales agrupaba regiones situadas a similar distancia: 1º) «Las cartas de Madrid». Esta denominación englobaba la correspondencia de las dos Castillas, Vizcaya, Navarra, Aragón, Valencia y Cataluña «mediante que las más de ellas las pueden recibir en derecho, cada una en sus cajas, por la parte del Rosellón, Olorón y Bayona»; 2º) las zonas periféricas: las dos Andalucías, Extremadura, Galicia y Portugal —que se consideró como una región española—.

Los países europeos quedaron integrados en cuatro bloques diferentes; en cambio, para las comunicaciones postales entre España y los dominios indianos no se estableció diferenciación zonal alguna, ni por lo referente a la Península ni por lo relativo al continente americano.

Sintetizamos a continuación los resultados de la tarifa para la correspondencia internacional, al objeto de facilitar la rápida comprensión del escalonamiento gradual de los precios de porteo, según la distancia recorrida y según el peso de las cartas. Adoptamos este procedimiento, convencidos de su utilidad práctica, puesto que evita una descripción forzosamente farragosa en el texto.

PROCEDENCIA	DESTINO	C A R T A S			PAQUETES (onzas)
		Sencilla	Medio Pliego	Dobles	
A) EUROPA		<i>Reales de vellón</i>			
1. FRANCIA:					
a) París y	Madrid	3	4	6	12
Lyon	Periferia	4	6	8	16
b) Burdeos y	Madrid	2	3	4	9
Tolosa	Periferia	3	5	6	13
c) Bayona	Madrid	11/2	2	3	6
	Periferia	2	3	4	9
2. HOLANDA Y FLANDES					
	Madrid	5	6	10	18
	Periferia	7 1/2	10	12	22 1/2
3. INGLATER.					
	Madrid	6	7 1/2	11	22 1/2
	Periferia	8	12	14	24
4. ITALIA					
	Madrid	6	7 1/2	11	22 1/2
	Periferia	8	12	14	24
B) AMERICA ESPAÑA		6 reales de plata por onza de cartas (8).			

(8) Palacio, 2-XII-1716: El Obispo de Cádiz a Juan Tomás de Goyeneche. Superintendente General de la Renta de Correos: ...«El Rey ha mandado que de las cartas que vinieren de Indias al oficio de Correo Mayor para expendirlas se cobren los portes a razón de 6 reales de plata la onza»... A. C. C., 3ª sección. 1482.

La tarifa de 1716 reviste especial significación en nuestra historia postal por dos razones: primera, porque permaneció en vigor por espacio de 63 años, hasta agosto de 1779; segunda, porque sus criterios básicos —peso y distancia— continuarán informando, como veremos, las reglamentaciones tarifales posteriores hasta 1845.

Ambos hechos resultan, sin embargo, sorprendentes habida cuenta de los evidentes y graves defectos que pueden imputársele. A nuestro juicio, la tarifa de 1716 aparece extraordinariamente vulnerable en tres aspectos:

1º En cuanto a sus clasificaciones por el peso, las imperfecciones más sobresalientes son: la distinción de tres solas clases de cartas (sencillas, dobles y onza de paquetes); la ausencia de una diferenciación ponderal entre la carta sencilla y la doble; la falta de progresión entre la carta doble y la onza y la imprecisión del procedimiento a seguir en el porteo de los paquetes cuyo peso superase la onza.

La ausencia de normas para discernir ponderalmente la correspondencia originó el desconcierto y múltiples confusiones en las oficinas postales. El problema continuó insoluble durante mucho tiempo. Finalmente, a comienzos de 1760 las reiteradas quejas que los subalternos elevaron a la Superioridad, reclamando una normativa clara y precisa, hallaron eco. El Director del Correo General de Madrid, Diego de Nangle, trató de zanjar la cuestión definiendo como carta doble «aquella que constase de medio pliego de papel entre la carta y la cubierta» y estableció la siguiente escala proporcional:

Para la correspondencia que llegase a Madrid desde los distritos postales de Castilla la Vieja y Castilla la Nueva, englobados en el primer grupo geográfico, se acordaron las siguientes normas:

Paquetes. 3 categorías:

1 onza	24 mrs.
1 a $\frac{3}{4}$ onza	20 mrs.
$\frac{3}{4}$ onza	16 mrs.

Cartas dobles. 2 categorías: Media onza y media cuarta o «pliego y medio entre la carta y la cubierta»: 14 mrs.

Inferior a media onza y media cuarta: 12 mrs.

Los precios de porteo de la correspondencia procedente de otros distritos se tasaron a proporción.

La solución acordada por Diego de Nangle, lejos de esclarecer el problema, contribuyó a agravarlo. El cálculo de la nueva tarifa adolecía de dos graves errores: 1º, no se podía equiparar el peso atribuido a las cartas dobles (media onza y media cuarta) con un pliego y medio de papel porque esta medida ponderal equivalía a tres pliegos —justamente

el doble del número asignado—; 2º, el precio atribuido al porteo de la carta doble —12 mrs.— era idéntico al fijado para la sencilla en 1716.

Las «precisiones tarifales» de Nangle se observaron puntualmente en el Correo General de Madrid, a pesar de los defectos expuestos y de las múltiples pérdidas que ocasionó a la Administración el hecho de portear al mismo precio las cartas sencillas que las dobles, precisamente en la capital de España, donde el volumen de cartas dobles que circulaban por el correo era muy superior al de las provincias (9).

2º La tarifa de 1716 se limitó a designar los precios a percibir en el Correo General de Madrid. En los restantes oficios de correos del reino la fijación de los porteos quedó a merced de disposiciones aisladas; de suerte que, con posterioridad a la puesta en vigor de la tarifa (en enero de 1717) hubieron de elaborarse tasas especiales para que sirviesen de guías a las diversas oficinas postales repartidas por la Península (10).

El análisis comparativo entre las tarifas locales y la de Madrid revela desigualdades flagrantes, imputables a las necesidades del servicio postal en las diferentes localidades y a la ambición de los asentistas, encargados de su explotación; pero, no por ello, menos chocantes. Bastan como ejemplo algunos datos significativos: Una carta sencilla de Valladolid costaba en Madrid 12 maravedís, mientras que la de Madrid valía en Valladolid 16; las de Valencia y Aragón importaban en Madrid 16 mrs., las de Madrid en Valencia 26 y en Aragón 24; el porteo de las cartas —seguimos hablando de la misma categoría de sencillas— de Cataluña en Madrid, era de 20 mrs., pero las de Madrid pagaban en Cataluña 28 mrs. Enviar una carta de Madrid a Córdoba suponía desembolsar 16 mrs., devolverla a la capital de

(9) Madrid, 23 de junio de 1760. Los empleados de la Administración Central de Correos exponen a Campomanes, Asesor de la Renta, los problemas planteados en la diferenciación práctica de las cartas sencillas y dobles. Archivo de Campomanes, 64/38.

(10) Durante el segundo cuarto del siglo XVIII se publicaron diversas tarifas, destinadas a servir de guía a los oficios de correo repartidos por España. Tenemos noticias de dos, en concreto: 1º «Tarifa que se regla para la cobranza de los portes de cartas y pliegos de dentro de España en las estafetas del Reino de Aragón, formada en virtud de orden de S. M. que participó el Sr. Marqués de la Paz, de su Consejo, Secretario de Estado y del Despacho Universal, en aviso de 18 de mayo pasado y resolución que últimamente se ha servido tomar en su aprobación que se participó por la misma vía en otro de 22 de este mes, la cual se establece para desde primero de agosto próximo en adelante», Madrid, 26 de julio de 1727 Juan Bautista de Orendáin a José Palacios, titular de la Superintendencia de Correos, en A. O. C. E., o. cit., Madrid, 1879, Vol. I, p: 107-109.

2º «Reglamento que está en práctica sobre portes de cartas así de estos reinos como de los extranjeros y se observa puntualmente en este oficio de correo de Cádiz, de orden de la Superioridad», Cádiz, 25 de mayo de 1756. A. C. C., 1ª sección, lgo. 20. Impreso también en las A. O. C. E., o. c., Vol. I, p: 171-172.

Merced a los datos aportados por estos documentos y a los que proporciona el «Informe» que, en 24 de agosto de 1845, envió el entonces Director General de Correos, Conde Javier de Quinto, al Ministerio de la Gobernación, inserto en los A. O. C. E., o. c.; Vol. II, p: 254, hemos podido elaborar las comparaciones que incluimos en el texto.

España, 20; tan sólo las cartas intercambiadas entre Madrid y Cádiz valían lo mismo en ambas ciudades (20 mrs.).

Todavía resulta más sorprendente pensar que las cartas remitidas de Murcia costaban en Orihuela 26 mrs. ¡cuando la distancia que mediaba entre ambas ciudades era de sólo 4 leguas!; en cambio las cartas remitidas desde Murcia a Madrid devengaban en la capital de España 16 maravedís.

3º El arreglo tarifal de 1716 se destinó exclusivamente a la «correspondencia ordinaria», sin aludir siquiera al porteo de cartas y pliegos certificados. La ausencia de una normativa oficial ocasionó también múltiples abusos y desigualdades en la percepción de estos portes; sin embargo, hasta el 12 de julio de 1765 no se preocupó la Administración de rellenar esta laguna. En esta fecha, el titular de la Superintendencia de Correos, Marqués de Grimaldi, hizo público el reglamento a observar para las certificaciones en las oficinas de correos (11).

El Reglamento admitió la posibilidad de certificar correspondencia de unos a otros lugares de España e, incluso, entre España y los dominios indianos; pero prohibió tajantemente las certificaciones para países extranjeros (salvo para Portugal). Con relación a Europa la Administración española se comprometió únicamente a hacer llegar los certificados hasta la ciudad de Bayona (12). Los precios a percibir por este servicio se calcularon en 16 reales de vellón las cartas sencillas y en 32 reales los pliegos.

La cuantía de los portes, como puede observarse en el cuadro adjunto, variaba según el recorrido a realizar y según la clase de correspondencia transportada: «cartas sencillas», a las que se atribuyó un peso de hasta una onza inclusive, y «pliegos» a los que se adjudicó un peso superior a la onza y doble precio que a las cartas sencillas.

(11) «Reglamento que Su Magestad manda observar en el Oficio de Correo General de Madrid y en los demás de España y de las Indias en la cobranza de los derechos de las cartas sencillas y pliegos que se dirijen certificados de unos a otros oficios». Palacio, 12-VII-1765. El Marqués de Grimaldi. A. C. C., 3º sección, lgo. 1502. Impreso en los A. O. C. E., o. c., Vol. I, p: 212-213.

Aluden a este reglamento y, en general, a la normativa vigente para la admisión y curso de la correspondencia certificada: VERDEGAY, E: o. c., p: 194 y ORTIZ VIVAS, R: «Historia del Correo de España», o.c. libro I, cap. XXXIII, aún inédito, y en vías de publicación por la Academia Iberoamericana y Filipina de Historia Postal.

(12) La Dirección de Correos, tratando de eludir responsabilidades en los certificados para Europa limitó su actuación a la sola conducción hasta la frontera hispano-francesa y, aún esto, con reservas... «a menos que no ocurra algún insulto al correo, como el que le roben, se prenda o anegue por alguna avenida de ríos o otros de los muchos casos fortuitos que se pueden experimentar en los caminos». Ibidem. Reglamento de 12 de julio de 1765.

DESTINO	Carta	
	sencilla	Pliego <i>Reales de vellón</i>
1. Interior de los distritos postales	3	6
2. Peninsulares	5	10
3. Portugal	5	10
4. De España a Indias	16	32
5. De Indias a España	20	40
6. Americanas (certificadas entre los diferentes oficios indianos)	10	20

A pesar de sus múltiples imperfecciones, la reforma tarifal de 1716 supuso, un gran paso hacia el orden y la regularidad. Lamentablemente el Gobierno, lejos de progresar en este camino, contribuyó con su torpe política a favorecer la confusión y los abusos en la percepción de los portes postales. Durante casi toda la primera mitad del siglo XVIII los oficios de correos existentes en España sufrieron las consecuencias de las alternativas entre el régimen de arriendo y el de administración. El Gobierno, sin otra mira que obtener el máximo beneficio posible, recurrió unas veces a la administración por cuenta del Estado, de las oficinas postales; otras veces (las más) al arriendo de su usufructo a diversos asentistas particulares que, a cambio de su explotación habían de abonar fuertes cánones anuales. La falta de coherencia en la actitud estatal y el recurso preferente al sistema de arrendamiento causaron graves daños al Ramo de Correos, puesto que lo convirtieron en víctima de las especulaciones de los arrendatarios. Sólo si tenemos en cuenta este hecho incontestable podremos explicarnos los escasos progresos conseguidos en el servicio postal y las enormes arbitrariedades e injusticias de las tarifas (13).

(13) Las cuentas generales del Ramo de Correos, relativas a los años 1718 a 1743 pueden reconstruirse, gracias a los datos aportados por varios legajos conservados en A. G. S.: en concreto los lgos. 1398 a 1417 del Tribunal Mayor de Cuentas; el lgo. 455 de la Secretaría de Hacienda y el lgo. 4 de esta misma sección. El análisis de estas cuentas resulta sumamente interesante en cuanto que evidencia la falta de coherencia en la política postal. En líneas generales, cabe afirmar que hasta 1730 los arrendamientos y administraciones por cuenta del Estado de las oficinas de correos se equiparan, en cuanto a valor; no así numéricamente, puesto que se observa un absoluto predominio de las estafetas sometidas a régimen de arrendamiento. El Gobierno recurre a la práctica de arrendar a particulares los servicios postales de las localidades que se consideran de menor peso para el correo; por el contrario, las demarcaciones de mayor movimiento postal (Cataluña, Mallorca, Valencia, Bilbao) figuran siempre en régimen de administración.

Desde 1730, el Estado, comprobados los escasos resultados financieros de los asientos, engrosa el número de las localidades sometidas a su administración. El máximo de estafetas administradas lo encontramos en 1734-35. Sin embargo, desde esta fecha, el Gobierno retornó a su preferencia por los arrendamientos, sistema mucho más cómodo y bastante lucrativo.

2. EL REGLAMENTO DEL 6 DE AGOSTO DE 1779

Durante el reinado de Carlos III se completó el proceso de incorporación del correo a la Corona. El Gobierno puso fin al monopolio de la familia Carvajal en América y organizó una Administración Postal totalmente desembarazada de los anteriores arrendamientos a particulares e inserta, en el fondo y en la forma, en los cuadros de la burocracia estatal (13 bis). Para coronar con éxito —léase con éxito financiero— el ingente esfuerzo realizado en esta labor era necesario revisar, de manera profunda y completa, las tarifas vigentes (evidentemente desfasadas).

Bajo la jefatura postal del Conde de Floridablanca —una de las más brillantes en logros— vio la luz el Reglamento de 6 de agosto de 1779 (14). El Reglamento, lejos de resultar innovador, se inspiró en la referida tarifa de 1716: mantuvo la distinción básica de la correspondencia en peninsular e internacional y repitió el sistema de combinar el peso con la distancia para fijar la cuantía de los porteos; si bien es preciso reconocer que lo utilizó de forma más precisa y meticulosa.

(13 bis) La organización del correo y la explotación del servicio en América constituyó por concesión regia un monopolio que la familia de los Carvajal detentó desde comienzos del siglo XVI hasta mediados del siglo XVIII. Los privilegios de la familia arrancan de la Real Cédula firmada en Madrid el 14 de mayo de 1514 por la cual, Fernando el Católico, en su calidad de regente del Reino, nombró Correo Mayor de las Indias, Islas y Tierra Firme del Océano al destacado jurisconsulto Lorenzo Galíndez de Carvajal. El oficio de Correo Mayor se adjudicó perpetuamente a Carvajal y a sus sucesores por donación pura y con carácter irrevocable. El monopolio sobre las comunicaciones postales entre la corte y la Casa de Contratación de Sevilla y las comunicaciones terrestres en las Indias (se excluyeron las marítimas) quedó sólidamente garantizado por la autorización exclusiva de despachar correos para el transporte de la correspondencia oficial y privada.

La dinastía de los Carvajal ejerció hasta 1768 el cargo de Correo Mayor de Indias. En este año, concretamente el 13 de octubre, una Real Cédula, expedida por Carlos III puso fin al monopolio de los Carvajal, al acordar el monarca con el último de sus descendientes, Fermín Francisco de Carvajal y Vargas, la reversión del cargo a la Corona, mediante la concesión de una renta anual de 14.000 pesos como indemnización, y de una larga serie de honores y privilegios como el título de Duque de San Carlos, con grandeza de primera clase, para los sucesores de la familia.

Vid: MONTAÑEZ MATILLA, M^o: «El Correo en la España de los Austrias», o. c., p: 43 a 48.

ALCAZAR MOLINA, C: «Historia del Correo de América», o. c., p: 43 a 58.

ORTIZ VIVAS, R: «Historia del Correo de España», o. c. libro I, cap. VIII, en BAIFHP, año XXXIII, Madrid, I-VI-1977, núms. 118-119, p: 54 a 60.

Walter B. L. BOSE: «Los correos de número», en BAIFHP, año XXIX, Madrid, I-VI-1973, núms. 102-103, p: 59-60.

GINER HERNANDEZ, F: «Los Correos Marítimos en la Villa de Bilbao y el Arsenal de Zorroza», Tesis de licenciatura Inédita, leída en la Universidad de Deusto, p: 7-8.

(14) «Reglamento hecho en cumplimiento de lo dispuesto por el Rey en decreto de 8 de octubre de 1778, en que tuvo a bien volver a incorporar la Superintendencia de Caminos Reales y de Travesía de estos Reinos a la Correos y Postas, que S. M. manda observar por ahora y desde primero de septiembre de este año de 1779, en la cobranza de los portes de cartas, pliegos y paquetes». El Conde de Floridablanca, Superintendente de Correos. A. H. N. Sección Hacienda, Colección de Ordenes de Rentas, c. ant. imp. supto. folios 544-545.

El Reglamento fue impreso también en los A. O. C. E. o. c., vol. I, p: 222. Una copia suya puede encontrarse en el A. C. C., 1^o Sección, lgo. 90.

A) «*La correspondencia ordinaria*»

1. *Peninsular*. Con el fin de organizar los intercambios epistolares peninsulares, se establecieron 352 cajas de correos en la Península, Baleares, Africa y Orán. Estas cajas se agruparon en 29 demarcaciones, a cada una de las cuales se atribuyó un sello especial para su diferenciación. La designación de las demarcaciones no respondió a reglas geográficas; por el contrario, las oficinas o cajas fueron agrupadas sobre las líneas principales de comunicación y sobre sus ramificaciones subalternas.

La consideración del factor distancia aconsejó englobar las 29 demarcaciones postales en seis escalas. Según el peso, las cartas quedaron clasificadas en las dos categorías tradicionales: carta sencilla (hasta seis adarmes —unos 12 gramos— exclusive) y carta doble. Ahora bien, la progresión de las cartas dobles se fijó en cuatro escalas: de 6 a 8 adarmes inclusive; de 8 a 11 inclusive; de 11 a 15 inclusive, y las de 16 adarmes u onza de paquete. Los precios señalados para las cartas sencillas oscilaban entre los 4 y los 9 cuartos, según la distancia a recorrer; las cartas dobles quedaron recargadas en una progresión ascendente proporcionada.

Insertamos, a continuación, el cuadro tarifal aprobado:

CORRESPONDENCIA ORDINARIA

TARIFA 6-VIII-1779

REGIONES POSTALES	CARTA SENCILLA (peso inferior a 6 adarmes)	CARTAS DOBLES			ONZA DE PAQUETE = 16 adarmes
		(peso 6 a 8 adarmes exclusive)	(peso 8 a 11 adarmes inclusive)	(peso 11 a 15 adarmes inclusive)	
<i>Primera escala:</i> —Correspondencia intercambiada entre las cajas señaladas con el sello de Castilla la Nueva y Madrid —La Alcarria —Cuenca —Mancha Alta	4	6	8	11	14
	<i>Cuartos de vellón</i>				
<i>Segunda escala:</i> —Castilla la Vieja —Soria —Mancha Baja —Burgos —Extremadura Alta	5	7	9	12	15

REGIONES POSTALES	CARTA SENCILLA peso inferior a 6 adarmes	CARTAS DOBLES			ONZA DE PAQUETE #6 adarmes
		(peso 6 a 8 adarmes exclusive)	(peso 8 a 11 adarmes inclusive)	(peso 11 a 15 adarmes inclusive)	
<i>Cuartos de vellón</i>					
<i>Tercera escala:</i> —Extremadura Baja —Reino de Aragón —Reino de Valencia —León —Rioja —Alicante —Murcia —Montañas de Santander —Andalucía Alta —Navarra —Vitoria	6	8	10	13	16
<i>Cuarta escala:</i> —Galicia —Asturias —Vizcaya —Cataluña —Andalucía Baja	7	9	11	14	17
<i>Quinta escala:</i> —Cádiz —Africa —Orán	8	10	12	15	18
<i>Sexta escala:</i> —Mallorca	9	11	13	16	19

2. *Internacional:* Como se ha indicado, el Reglamento de 1779 dedicó un apartado especial a la correspondencia internacional, a la que clasificó en tres grupos:

a) *Intercambios postales con Europa.* Por las fechas en que el Reglamento fue publicado, los intercambios postales de España con Europa continuaban reduciéndose a los realizados con los países situados al occidente y centro del continente: Francia, Inglaterra, Flandes, Holanda, Alemania e Italia (15). Merced a la mediación de

(15) «Reglamento hecho en cumplimiento de lo dispuesto por el Rey en decreto de 8 de octubre de 1778, en que tuvo a bien volver a incorporar la Superintendencia General de Caminos Reales y de Travesía de estos reinos a la de Correos y Postas, que S. M. manda observar por ahora y desde primero de septiembre de este año de 1779 en la cobranza de los portes de cartas, pliegos y paquetes que de los dominios extranjeros llegaren y se distribuyeren en los Oficios de Correo

estos países, establecía el nuestro sus conexiones epistolares con los restantes.

Para organizar la «correspondencia europea» el arreglo tarifal de 1779 consideró a España dividida en dos zonas: 1º Las Administraciones emplazadas en el Norte y Centro peninsular; 2º las situadas al Sur (Cádiz, Andalucía Alta, Andalucía Baja, Mallorca, Africa y Orán), geográficamente más distanciadas. Los países europeos correspondientes con nuestro país quedaron aglutinados en cuatro escalas: Francia en dos (el área fronteriza con España y el resto de su territorio), Flandes, Holanda. Alemania e Italia quedaron englobadas en una misma categoría; por último Inglaterra.

Conforme al peso, las cartas fueron clasificadas en trece grupos. A partir de la carta sencilla —que se hizo equivaler con 4 adarmes inclusive—, cada adarme de exceso establecía una nueva clasificación y un aumento en el precio del porteo. He aquí los resultados (15 bis):

PESO	P R O C E D E N C I A			
	FRANCIA		FLANDES, HOLANDA, ALEMANIA, ITALIA	INGLATERRA
	Bayona, Olorón, Pau	París y resto de Francia		
	<i>Reales de vellón</i>			
1. Carta sencilla (4 adarmes de peso inclusive)	4-5	6-7	8-9	9-10
2. Carta de 5 adarmes	5-61/2	71/2-81/2	10-12	12-121/2
3. Carta de 6 adarmes	6-71/2	9-10	12-14	14-15
4. Carta de 7 adarmes	7-81/2	101/2-12	14-16	16-171/2
5. Carta de 8 adarmes	8-10	12-14	16-18	18-20
6. Carta de 9 adarmes	9-111/2	131/2-151/2	18-21	21-221/2
7. Carta de 10 adarmes	10-13	15-17	20-23	23-25
8. Carta de 11 adarmes	11-14	161/2-19	22-25	25-271/2
9. Carta de 12 adarmes	12-15	18-21	24-27	27-30
10. Carta de 13 adarmes	13-16	191/2-221/2	26-29	29-321/2
11. Carta de 14 adarmes	14-171/2	21-24	28-31	31-35
12. Carta de 15 adarmes	15-19	221/2-26	30-33	33-371/2
13. Carta de 16 adarmes u ONZA	16-20	24-27	32-36	36-40

General de Madrid y demás del Reino, a excepción de los de Cádiz, Andalucía Alta y Baja, Mallorca, Africa y Orán; señalados en la demarcación comprendida en el plano aprobado por S. M. con esta fecha». San Ildefonso 6 de agosto de 1779. El Conde de Floridablanca. Es copia de la original que queda en la Contaduría General de Correos y Postas, y de la Renta de Estafetas de dentro y fuera de España y de las Indias, que está a mi cargo, de que certifico. Madrid a 25 de junio de 1793. Benigno Pedrobuena. En A. G. S. Estado, lgo. 8149.

(15 bis) Las cifras que consignamos en las primeras columnas corresponden a los precios de porteo en las administraciones del Norte y Centro peninsular; las de las segundas columnas a los de Cádiz, Andalucía Alta y Baja, Mallorca, Africa y Orán (ligeramente más elevados).

b. *Intercambios postales con Portugal.* El vecino reino de Portugal fue objeto de una tarifa especial. Las administraciones de correos españolas quedaron englobadas en dos grupos; la clasificación ponderal dividió las cartas en seis categorías. Resumimos los resultados (16):

PROCEDENCIA	DESTINO		PESO
	Cádiz, Andalucías Alta y Baja, Mallorca, Africa y Orán	Resto de España	
	<i>Reales de vellón</i>		
	21/2	11/2	Carta sencilla (hasta 4 adarmes incl.)
	4	21/2	4 a 6 adarmes
PORTUGAL	51/2	31/2	6 a 8 adarmes
	7	4	8 a 10 adarmes
	81/2	5	10 a 13 adarmes
	10	6	13 a 16 adarmes: ONZA

Como puede apreciarse, el Reglamento dispuso un trato de favor a la correspondencia hispano-portuguesa. Resultaron especialmente beneficiadas las cartas de 8 a 10 adarmes, destinadas a las administraciones del Norte y Centro peninsular —que superaban en sólo medio real a las de peso inmediatamente inferior—. Salvo esta excepción, las restantes categorías establecidas para las cartas con idéntico destino se diferenciaban en un real. La diferencia ponderal entre las cartas destinadas a las administraciones del Sur español se plasmaba en una diferencia de real y medio en el precio.

c) *Correspondencia hispano-canaria e hispano-americana.* En la fijación de los porteos relativos a los intercambios postales con las Canarias y América, se observaron las siguientes clasificaciones ponderales y geográficas. La correspondencia quedó agrupada en tres apartados (17):

(16) «Reglamento... que S. M. manda observar... en la cobranza de los portes de cartas, pliegos y paquetes que del Reino de Portugal llegaren y se distribuyeren en los oficios de Correo General de Madrid y demás del Reino...» ESPINALT Y GARCIA, Bernardo: «Dirección General de Cartas en forma de diccionario...». Madrid, 1835, p. 73.

(17) «Reglamento mandado extender y aprobado por S. M. en Real Orden de 16 de noviembre de 1807 para mejor cumplimiento de lo dispuesto en real decreto de 8 de octubre de 1778 y de lo resuelto en Real Orden de 17 de noviembre de 1804 y que ha de observarse puntualmente en la cobranza de los portes de cartas, pliegos y paquetes que de los dominios de Indias e Islas Canarias llegaren y se distribuyeren en los oficios del correo de la Península, de España, y en los de Africa e Islas de Mallorca», A. O. C. E. Madrid, 1879, o. c., vol. I, p. 382.

1. Cartas:

PESO	D E S T I N O			
	CANARIAS	AMÉRICA		
		Islas de Barlovento y Caracas	Nueva España, Guatemala, Buenos Aires, Santa Fe	Perú, Chile, Filipinas
		<i>Reales de Vellón</i>		
—Carta hasta 5 adarmes inclus.	2	4	6	8
—De 6 a 7 adarmes inclusive	3	6	9	11
—De 8 a 9 adarmes inclusive	4	8	12	14
—De 10 a 11 adarmes inclusive	5	10	15	17
—De 12 a 13 adarmes inclusive	6	12	18	22
—De 14 a 15 adarmes inclusive	7	14	21	25
—De 16 adarmes u Onza de paquete	8	16	24	28

2. *Transporte de impresos y libros:* Para la conducción por el correo de papeles impresos y libros a las Canarias y a América se exigió como requisito indispensable el que tanto unos como otros se presentasen al franqueo totalmente libres de cubiertas, con el fin de facilitar la inspección de su contenido en las oficinas. El único envoltorio autorizado consistió «...en una faja que los lle y contenga el nombre del sujeto a quien se dirijan». La cuantía de las tarifas aprobadas fue la siguiente: un real por onza para los envíos a Canarias; 2 para los dirigidos a Barlovento y Caracas; 3 para los efectuados a Nueva España, Guatemala, Buenos Aires y Santa Fe, y 4 para los de Perú, Chile y Filipinas —tomando siempre como medida de peso la onza—.

3. *Pliegos de Autos o de Residencias:* La tasa aplicada al envío de esta clase de correspondencia era idéntica a la estipulada para la onza de paquete, con las variaciones correspondientes a los diversos destinos. Sin embargo, habida cuenta de que estos pliegos solían ser extraordinariamente voluminosos y pesados, se introdujo una cláusula especial, según la cual, el costo de conducción de los pliegos cuyo peso excediese las 20 onzas se calcularía multiplicando el número de onzas por las dos terceras partes del precio atribuido a cada onza en los diferentes destinos. Así, enviar, por ejemplo, un pliego de 20 onzas de peso a Nueva España suponía desembolsar un total de 320 reales (16 reales —2 terceras partes de los 24 fijados para la onza de paquete— multiplicados por 20 onzas).

B) *Correspondencia certificada:*

En la fijación de los portes para los certificados, el Reglamento de 1779 se inspiró en la tarifa establecida el 12 de julio de 1765, para el mismo servicio. Las novedades más destacables que el Reglamento aportó, respecto a su antecesora, fueron tres: un considerable incremento de los precios; una clasificación ponderal mucho más precisa y una utilización mucho más meticulosa del factor distancia (18).

Véanse los resultado en el cuadro de la página siguiente.

La Administración española no se comprometió a certificar pliegos sino para la propia Península, posesiones africanas e islas adyacentes; Génova y Roma (ciudades italianas en las que, desde el siglo XVI mantenía España sendas oficinas postales), Portugal y Canarias. Es significativo que las Canarias aparezcan incluidas en el mismo bloque que Portugal. El motivo de este agrupamiento se explica teniendo en cuenta que el Gobierno las dedicó escasa atención postal; de suerte que todavía en el último tercio del siglo XVIII las comunicaciones epistolares con las islas se realizaban con dificultad (19).

Para los intercambios de certificados con las Indias se consideró divididas a éstas en tres grupos: Islas de Barlovento y Caracas; Nueva España, Guatemala, Buenos Aires y Santa Fe; Perú y Chile. A este último grupo se sumaron también las Islas Filipinas.

(18) «Reglamento hecho en cumplimiento de lo dispuesto por el Rey en decreto de 8 de octubre de 1778... que S. M. manda observar por ahora y desde primero de septiembre de 1779, en la cobranza de los derechos de las cartas, pliegos y paquetes que se certifiquen y dirijan con este distintivo de unos a otros oficios de correo de la Península de España, las de Orán, Africa y Mallorca, como también para las de las Américas, Islas de Canarias y Portugal, Roma y Génova». ESPINALT Y GARCIA, B: ó. c., p: 76-77.

La normativa vigente para la certificación, recordada por la tarifa, era tajante en cuanto a prohibir la introducción de objetos valiosos entre las cartas y pliegos certificados... «por manera alguna podrán certificarse carta, pliego ni paquete que contengan más que papeles, y, si por el tacto, por el peso o por otra señal indicante se recelase puedan incluir dinero, diamantes o cualquier otra alhaja, no se recibirán para darles curso por el correo, enterando de esto mismo a las personas que acudan a certificar».

(19) El estudio más completo y documentado, hasta el presente, sobre la historia postal de las Canarias es el realizado por ESPASA CIVIT, José María: «Historia de la implantación del servicio de Correos en la provincia de las Palmas», publicado en el B. A. I. F. H. P., año XXXII, Madrid, I-VI-1976, núms. 114-115, p. 2 a 108. El título del artículo no responde, exactamente a su contenido, puesto que el autor no se limita a estudiar los servicios postales en las Palmas, sino, en general, en todas las islas, desde mediados del siglo XIV hasta la actualidad. Acerca del abandono que padecieron las islas hasta mediado el siglo XVIII comenta, en la p: 16: «No comenzó a prestarse el servicio postal hasta 1762» y en las p: 18-19... «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 si hacía viaje a una isla determinada, o, los 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».

CORRESPONDENCIA CERTIFICADA

TARIFA 6-VIII-1779

PESO	DESTINO						
	Cajas de la misma demarcación postal	Cajas de la Península, Orán, Africa y Mallorca	Génova y Roma	Portugal y Canarias	I. de Barlovento y Caracas	N. España Guatemala B. Aires Santa Fe	Perú Chile Filipinas
6 clasificaciones	REALES DE VELLON						
1.—Carta sencilla: 1/2 onza Exclusive	4	7	18	10	16	18	20
2.—Media onza «en caja o corrida»	5	8	24	12	21	24	26
3.—3/4 onza «en caja o corrida»	6	10	30	14	26	30	32
4.—Onza de paquete	7	12	36	16	32	36	38
5.—1 a 10 onzas inclusive	7 rls. por la primera onza.	12	36	16	32	36	38
	+3 rls. por cada una de exceso.	+	+	+	+	+	+
6.—Peso superior		5	10	6	8	10	10
	7 rls. por la 1ª onza.	12	36	16	32	36	38
	+3 rls. por cada 1 de exceso hasta 10	+	+	+	+	+	+
	+1 rl. por cada onza que supere las 10	5	10	6	8	10	10
		+	+	+	+	+	+
		1 rl.	4	3	3	4	4

El encarecimiento de los precios de porteo era la resultante de dos factores: 1º la subida que el Reglamento imprimió a las tasas acordadas en 1765; 2º —y más decisivo— la disminución en el peso atribuido a la correspondencia: la carta sencilla que anteriormente equivalía a una onza inclusive no podía superar, según el Reglamento, la media onza.

C) *Publicaciones periódicas e impresos*

La innovación más destacable entre las aportadas por las tasas de 1779 fue, indudablemente, la atención que, por vez primera en nuestro país, se prestó a la necesidad de portear obras impresas, en general, y periódicos, en particular.

Impresos. El Reglamento de 1779 acordó que, en el futuro, las obras impresas, sin distinción, ni clasificación alguna, se franquearían a razón del 50% del precio señalado para la onza de cartas.

Periódicos. Por las fechas en que el Reglamento salió a la luz, existían 2 publicaciones oficiales que, por la frecuencia de su aparición, merecían el nombre de «periódicos»= «La Gaceta» y «El Mercurio Histórico y Político». A pesar de su carácter de meros «instrumentos de una cultura dirigida» —en palabras de Enciso Recio— ambos disfrutaron de la mayor aceptación en España durante la segunda mitad de la decimotava centuria (20).

Coincide el inicio del auge de la Gaceta y el Mercurio con las fechas en que el privilegio de su impresión revirtió a la Corona. En el caso de la Gaceta, en 1762 concluyó la dirección de los Goyeneche —iniciada en 1690— para dar paso a la rectoría de la Secretaría de Estado. Por lo que respecta a la gestión del Mercurio, una Real Orden de 29 de enero de 1756 determinó la anexión del privilegio de emisión al Estado. Desde entonces y hasta 1780 quedó encargado de la confección técnica y administración Francisco Manuel de Mena, bajo la supervisión de la Secretaría de Estado (21).

La incorporación de la impresión de la Gaceta y el Mercurio a las actividades estatales no entrañó modificación alguna en el formato, composición y fines de las dos publicaciones. La Gaceta continuó

(20) «Ni la Gaceta ni el Mercurio poseen carga intelectual; uno y otro están articulados con evidente espíritu imitativo en su intención, estructura y contenido... deudores, sobre todo de fuentes francesas, viven en la segunda mitad del Setecientos una decisiva coyuntura entre la iniciativa privada y la coacción estatal y alcanzan entonces cierta madurez... por las facilidades proporcionadas en todos los órdenes a sus redacciones, por su sentido «actual» de la noticia y la organización eficaz de la venta por la protección, en fin, y patrocinio de la monarquía». ENCISO RECIO; Luis Miguel: «La Gaceta de Madrid y el Mercurio histórico y político (1756-1781)», Estudios y Documentos, núms. 2, Valladolid, 1957, p: 73-74 y 136-137.

(21) Enciso RECIO, L. M.: o. c., p: 23-29 y 35-39 analiza detalladamente los aspectos históricos de ambas publicaciones.

publicándose los martes y, a partir de 1778, también los viernes; es decir, dos veces por semana. El formato y composición del Mercurio variaron en 1748 pero, desde esta fecha, subsistieron idénticos, con leves alteraciones, hasta 1784: salía mensualmente y, en ocasiones, se le añadía alguna reimpresión o suplemento. En lo que sí se experimentaron cambios notables con la incorporación del Mercurio y la Gaceta al Estado fue en la tirada y en las suscripciones como procedimiento eficaz de venta. La Corona, tanto por motivos de conveniencia política, como por razones de índole estrictamente económica, imprimió un gran impulso a la tirada y a las suscripciones (22).

Es en el marco de esta política de fomento de los «periódicos oficiales», donde la tarifa de 1779 adquiere toda su dimensión y significado. El 8 de octubre de 1778 el Gobierno estableció, por decreto, la suscripción con carácter permanente. La decisión gubernativa aportó una nueva coyuntura favorable al incremento de las ventas, coyuntura que se reforzó, cuando en 1779 los particulares tuvieron la posibilidad de optar entre suscribirse en las administraciones de Correos —encargadas de comunicarlo al Administrador de la Real Imprenta— o inscribirse directamente en la administración de esta última entidad.

La autorización para que los particulares pudiesen inscribirse en las oficinas de correos planteó la necesidad de establecer los procedimientos y precios para la conducción postal de Gacetas y Mercurios (hasta entonces los porteos corrían a cargo del Administrador de la Real Imprenta que se obligaba a entregar a la Renta de Correos una cantidad anual por su transporte). La Superintendencia General de Correos, teniendo en cuenta las circunstancias especiales de estas publicaciones: su escaso volumen, peso y periodicidad, e, impulsada, sobre todo, por el deseo de alentar su expansión, decidió —en el Reglamento de 1779— no cobrar aparte los precios de porteo, sino embeberlos en los precios de suscripción. Así pues los precios de suscripción, percibidos globalmente, incluían el precio de los periódicos y el del transporte postal. Los beneficios se repartían posteriormente entre la Imprenta Real, encargada de su emisión, y la Renta de Correos, ocupada en su distribución; los ingresos acordados para la Imprenta eran de 24 reales por cada suscripción anual al Mercurio, y de 80 reales por la Gaceta; las tasas a percibir por Correos variaban según la publicación transportada y según los lugares de destino (23).

(22) Los resultados del esfuerzo gubernativo fueron puestos de relieve por este mismo autor, que en las páginas 60 a 73 y 77 a 79 de su obra ya citada, inserta unos cuadros detallados, en los que se aprecia con claridad el impulso dado a la tirada y a las suscripciones de ambas publicaciones.

(23) «Reglamento del 6 de agosto de 1779», doc. cit.

Las sintetizamos a continuación en el presente cuadro:

DESTINO	PUBLICACION	
	MERCURIO	GACETA
6 escalas:		
1. Castilla la Nueva, Cuenca, La Alcarria y Mancha Alta	11 Rls. Vn.	50 Rls. Vn.
2. Castilla la Vieja, Mancha Baja, Burgos y Extremadura Alta	12 Rls. Vn.	60 Rls. Vn.
3. Extremadura Baja, Reino de Aragón, Reino de Valencia, León, Rioja, Alicante, Murcia, Montañas de Santander, Andalucía Alta, Navarra y Vitoria.	13 Rls. Vn.	70 Rls. Vn.
4. Galicia, Asturias, Vizcaya, Cataluña y Andalucía Baja	14 Rls. Vn.	80 Rls. Vn.
5. Cádiz, Africa y Orán	15 Rls. Vn.	90 Rls. Vn.
6. Mallorca	16 Rls. Vn.	100 Rls. Vn.

Las 29 demarcaciones postales peninsulares quedaron aglutinadas en 6 escalas, como para la correspondencia ordinaria. Los Mercurios abonaban un real más cada vez que superaban una escala en distancia, para las Gacetas el precio se incrementaba en 10 reales.

Verdaderamente, los porteos exigidos por Correos eran elevados si los consideramos comparativamente con el precio estricto de suscripción. En el caso de los Mercurios suponían desde algo menos del 50% (para los envíos a las demarcaciones englobadas en el primer grupo) hasta el 66,6% para los dirigidos a Mallorca. Para las Gacetas las remisiones a la I^a escala geográfica representaban un 62,5% del precio de suscripción, los realizados a la última el 125%. Sin embargo, si cotejamos los precios de porteo de los periódicos con los fijados para la correspondencia ordinaria, no podemos menos de admitir su baratura. Enviar una sola carta sencilla —de peso inferior a 6 adarmes— a las demarcaciones más próximas a Madrid significaba desembolsar 4 cuartos; hacer lo propio con una Gaceta o un Mercurio durante todo un año equivalía a gastar 50 y 11 reales, respectivamente. La constación de esta realidad nos permite afirmar que en 1779 el Gobierno, más concretamente, la Secretaria de Estado —entidad a la que estaban adscritos Correos y la Imprenta Real—, apostó por la

expansión de los periódicos españoles. Interesar a la Renta de Correos en la conducción de Gacetas y Mercurios significaría favorecer la pronta llegada de éstos a sus destinos, a precios verdaderamente módicos; recibir con mayor puntualidad los periódicos podría estimular la demanda de los lectores considerablemente.

En 1781 el Estado continuó esta política de expansión. Dos importantes medidas merecen destacarse al respecto: 1. A comienzos del citado año, Barufaldi (antiguo oficial de la Administración Principal de Correos de Aragón designado Interventor para la Real Imprenta) fijó nuevos cánones generales de suscripción: 140 reales anuales para la Gaceta —80 para la Imprenta Real y 60 para la Renta de Correos—; 200 en América y 170 en Canarias (a repartir proporcionalmente). 2. Desde el 14 de marzo se adoptó una nueva normativa para las remisiones a América. El Rey encargó a la Renta de Correos la venta y distribución de la Gaceta, el Mercurio y la «Guía de Forasteros» en Indias. A cambio de este beneficio, Correos debía abonar a la Imprenta Real 5 cuartos por cada Gaceta, 2 reales por el Mercurio y 2 reales y medio por la Guía (24).

¿Obtuvo el esfuerzo gubernativo los resultados previstos? Evidentemente sí. Los cuadros que Enciso Recio incluye en su obra demuestran sensibles oscilaciones en el régimen de tirada, en los beneficios y en el número de abonados a la Gaceta y al Mercurio; pero, en general, los años 1779 y 1780 resultaron especialmente fructíferos para la existencia de ambas publicaciones. Así pues, el Gobierno había acertado en su apuesta por el crecimiento (25).

Las tasas de 1779 tuvieron dos méritos indudables: hicieron desaparecer las flagrantes e irregulares desigualdades de su antecesora y aportaron, como gran novedad, unas normas para el porteo de periódicos e impresos (normas que seguirán vigentes, como veremos, hasta febrero de 1835); pero, en contrapartida, complicaron terriblemente el trabajo —con sus múltiples pesos y cálculos— y la contabilidad en las oficinas de correos españolas.

(24) El 14 de marzo de 1781 la Secretaría de Estado comunicaba a los Directores de Correos la disposición real... «He resuelto que desde el 1^o de enero de este año queden a favor de la Renta de Correos los valores que produjeren las remesas hechas en lo que va de año, y que se hicieren en adelante, de dichos impresos vendidos en América. Será de cuenta de la Renta la conducción y demás gastos que se pongan en el oficio del Correo General y se satisfaran en la Tesorería de la Renta al Administrador de las impresiones el importe anual de estas remesas, considerándose cada Gaceta a razón de 5 cuartos; cada Mercurio a 2 reales y cada Guía de Forasteros a dos y medio, encuadradas en papel»... A. H. N. Consejos, Imprenta y sus agregados, 11.276.

(25) Véanse las conclusiones de Enciso Recio, L. M. o. c., p: 138-140.

3. ENCARECIMIENTO DE LAS TASAS POSTALES: EL REGLAMENTO DE 16 DE NOVIEMBRE DE 1807

Durante los últimos años del siglo XVIII las tasas aprobadas en 1779 sufrieron varios sobrecargos locales, lo que creó un gran confusiónismo y contribuyó a borrar el espíritu de equidad que las informó. Traspuesta la barrera del Setecientos, un nuevo Reglamento trató de uniformar los precios de los porteos postales (26).

En realidad el Reglamento de 1807, dedicado exclusivamente a la correspondencia ordinaria, conservó, sin modificación alguna, las clasificaciones anteriores; es decir: las cartas se diferenciaron en 6 escalas geográficas y en cinco grupos, según su categoría ponderal. La única variación que respecto a esta clase de correspondencia se introdujo en 1807 consistió en un incremento general de los precios fijados en 1779. Las cartas sencillas fueron gravadas en un cuarto de vellón y las restantes experimentaron un aumento proporcional.

También mantuvo el Reglamento la diferenciación de las cartas, pliegos y paquetes, intercambiados entre España, sus dominios en Indias y las Islas Canarias, con las mismas categorías ponderales y geográficas. El incremento que introdujo en los precios de transporte consistió en un real, aplicado con carácter general a todas las clasificaciones.

Por último, en los intercambios postales con Europa siguió observándose la práctica de agrupar a los países europeos en los 4 bloques geográficos anteriores y a España en dos. La distinción ponderal en 13 grupos continuó intacta. Los precios del porteo postal hispano-europeo quedaron, asimismo, recargados en un real.

El objetivo perseguido con este aumento tarifal general era conseguir una elevación de los ingresos postales para verter este excedente en el ramo de Caminos. A tono con la finalidad propuesta (subvencionar la construcción y reparación de las carreteras) la recaudación se realizaba por partida doble: por un lado, los portes de las cartas que engrosaban las entradas de correos; por otro, los sobreportes, que se destinaban a Caminos. Las complicaciones

(26) «Reglamento mandado extender y aprobado por S. M. en Real Orden de 16 de noviembre de 1807... y ha de observarse en la cobranza de los portes de cartas, pliegos y paquetes que de los dominios extranjeros llegaren y se distribuyeren en los oficios de Correo General de Madrid y demás del Reino, a Excepción de los de Cádiz, Andalucía Alta y Baja, Mallorca y África». «Reglamento... que ha de observarse... en los oficios de Correos de Cádiz, Andalucía Alta y Baja, Mallorca y África». «Reglamento... que ha de observarse puntualmente en la cobranza de los portes de cartas, pliegos y paquetes que de los dominios de Indias e Islas Canarias llegaren y se distribuyeren en los oficios de correos de la península A. O. C. E., o. c. vol. I, p: 381-382 y ESPINALT Y GARCIA, B. o. c., p: 70, 71 y 75.

ocasionadas por el doble sistema de recaudación vinieron a sumarse a los entretenidos y laboriosos procedimientos de peso y cálculo de los porteos de la correspondencia, originando graves retrasos y confusiones en las actividades de las oficinas postales.

4. EL ARREGLO TARIFAL DEL 4 DE SEPTIEMBRE DE 1815, UN INTENTO DE LOGRAR LA MAXIMA RENTABILIDAD DEL RAMO DE CORREOS

A comienzos de septiembre de 1815, el Gobierno publicó un nuevo Reglamento, dedicado exclusivamente a rectificar las tasas postales relativas a la correspondencia ordinaria peninsular y destinado a entrar en vigor a partir del 1 de noviembre del mismo año (27).

El arreglo tarifal de 1815, lejos de aportar una simplificación a los cálculos, contribuyó a complicarlos más en cuanto que utilizó con el máximo rigor y precisión los criterios tradicionales de peso y distancia.

1º Introdujo una nueva categoría en la diferenciación de las cartas por el peso hasta lograr un total de 6 escalas entre la carta sencilla y la onza.

2º Para calcular la cuantía de los intercambios epistolares en el interior de España, la Superioridad agrupó las 29 demarcaciones postales existentes en cuatro círculos o bloques:

En el primer bloque se incluyeron las demarcaciones postales de Castilla la Nueva, Alcarria, Cuenca y Valencia. Los restantes distritos quedaron englobados en 6 escalas, según su proximidad o progresivo distanciamiento respecto a estas cajas (28).

(27) «Reglamento mandado extender y aprobado por S. M. en Real Orden de 4 de septiembre de 1815, para ser puntualmente observado desde 1º de noviembre siguiente en la cobranza de los portes de cartas, pliegos y paquetes que llegaren y se distribuyeren en las Administraciones de Correos, señaladas en el plano de demarcación aprobado en 6 de agosto de 1779». A. O. C. E., o. c., Madrid, 1979, vol. I, p: 395 a 412.

ESPINALT Y GARCIA, B. o. c., p: 38 a 69.

A base de los datos aportados por ambos y de los que incluye CABANES, F. J.: «Guía General de Correos»... o. c. p: 3-7, hemos podido establecer la diferenciación de las demarcaciones postales en cuatro bloques y elaborar los cuadros que insertamos.

(28) Demarcación o Sello postal de Castilla la Nueva: constituida por la caja principal de Toledo y las estafetas agregadas a Madrid. Las restantes demarcaciones del Reino se agruparon respecto a ésta y a las demás englobadas en el mismo bloque en 6 escalas geográficas.

1.—Castilla la Nueva y Madrid, Alcarria, Cuenca y Mancha Alta. 2.—Soria, Mancha Baja, Burgos y Extremadura Alta. 3.—Extremadura Baja, Aragón, Valencia, León, Rioja, Alicante, Murcia, Montañas de Santander, Aldalucía Alta, Navarra y Vitoria. 4.—Galicia, Vizcaya, Cataluña, Andalucía Baja. 5.—Cádiz y Africa. 6.—Mallorca, Menorca, Ibiza.

Demarcación de la Alcarria: Constituida por la Caja principal de Guadalajara y sus estafetas agregadas.

1.—Alcarria, Castilla la Nueva y Soria. 2.—Mancha Alta y Cuenca. 3.—Mancha Baja, Castilla la Vieja, Burgos, Rioja, Aragón, Navarra y Extremadura Alta. 4.—Valencia,

En el segundo bloque se integraron las siguientes demarcaciones: Mancha Alta, Soria, Burgos, Extremadura Alta, Extremadura Baja, Aragón, Alicante, Murcia, Castilla la Vieja y Andalucía Alta. Con relación a ellas, los demás distritos se agruparon en 7 escalas (29).

Cataluña, Extremadura Baja, León, Vizcaya, Alicante, Murcia, Montañas de Santander, Vitoria y Andalucía Alta. 5.—Andalucía Baja, Asturias y Galicia. 6.—Cádiz, Africa, Orán y Mallorca.

Demarcación de Cuenca: Constituida por la Caja principal de Tarancón y sus estafetas agregadas.

1.—Cuenca y Castilla la Nueva. 2.—Alcarria, Mancha Alta, Valencia, Alicante y Murcia. 3.—Mancha Baja, Soria, Castilla la Vieja, Burgos, y Extremadura Alta. 4.—Aragón, Extremadura Baja, León, Andalucía Alta, Orán, Montañas de Santander, Cataluña, Rioja, Navarra y Vitoria. 5.—Andalucía Baja, Galicia, Asturias y Vizcaya. 6.—Cádiz, Africa y Mallorca.

Demarcación de Valencia: Constituida por la Caja Principal de Valencia y sus estafetas agregadas.

1.—Valencia, Cuenca y Alicante. 2.—Castilla la Nueva, Aragón, Cataluña y Murcia. 3.—Castilla la Vieja, Burgos, Soria, Navarra, Alcarria, Mancha Alta y Extremadura Alta. 4.—Mancha Baja, Extremadura Baja, Mallorca, Orán, León, Montañas de Santander, Vitoria y Rioja. 5.—Andalucía Alta, Andalucía Baja, Asturias, Galicia y Vizcaya. 6.—Cádiz y Africa.

(29) Demarcación de la Mancha Alta: Constituida por la Caja Principal de Tarancón y sus estafetas agregadas. Las restantes demarcaciones se agruparon respecto a ésta y a las demás aglutinadas en el mismo grupo en 7 escalas geográficas.

1.—Mancha Alta, Mancha Baja y Castilla la Nueva. 2.—Alcarria y Cuenca. 3.—Castilla la Vieja, Soria, Extremadura Baja, Extremadura Alta, Burgos, Andalucía Alta y Andalucía Baja. 4.—Montañas de Santander, León, Rioja, Vitoria, Aragón, Valencia, Alicante, Murcia, Cádiz, Navarra y Africa. 5.—Cataluña, Vizcaya, Asturias y Galicia. 6.—Orán. 7.—Mallorca.

Demarcación de Soria: Constituida por la Caja Principal de Soria, dependiente de Guadalupe y sus estafetas agregadas.

1.—Soria y Alcarria. 2.—Castilla la Nueva, Rioja, Navarra, Castilla la Vieja y Burgos. 3.—Montañas de Santander, Cuenca, Mancha Alta, Aragón, León, Vitoria y Extremadura Alta. 4.—Cataluña, Mancha Baja, Vizcaya, Extremadura Baja, Valencia, Alicante y Murcia. 5.—Andalucía Alta, Asturias y Galicia. 6.—Orán, Andalucía Baja y Mallorca. 7.—Cádiz y Africa.

Demarcación de Burgos: Constituida por la Caja Principal de Burgos y sus estafetas agregadas.

1.—Burgos, Montañas de Santander, Rioja y Vitoria. 2.—Castilla la Vieja, Vizcaya, Castilla la Nueva y Soria. 3.—Alcarria, Cuenca, Mancha Alta, León, Navarra, y Extremadura Alta. 4.—Asturias, Galicia, Aragón, Mancha Baja, Valencia, Alicante y Murcia. 5.—Andalucía Alta y Cataluña. 6.—Andalucía Baja y Orán. 7.—Cádiz, Africa y Mallorca.

Demarcación de Extremadura Alta: Constituida por la Administración principal de Talavera y sus agregadas.

1.—Extremadura Alta y Baja. 2.—Castilla la Nueva. 3.—Alcarria, Soria, Cuenca, Mancha Alta, Mancha Baja, Burgos y Castilla la Vieja. 4.—León, Montañas de Santander, Vitoria, Aragón, Navarra, Valencia, Alicante, Murcia y Andalucía Alta. 5.—Andalucía Baja, Asturias, Galicia, Vizcaya y Cataluña. 6.—Cádiz y Orán. 7.—Mallorca y Africa.

Demarcación de Extremadura Baja. Constituida por la administración principal de Badajoz y sus agregadas.

1.—Extremadura Baja y Alta. 2.—Castilla la Nueva, Mancha Alta, Mancha Baja, y Castilla la Vieja. 3.—Alcarria, Cuenca, Soria, Burgos, León y Andalucía Alta. 4.—Galicia, Asturias,

En el tercer bloque se insertaron: La Mancha Baja, León, Rioja, Montañas de Santander, Navarra, Vitoria, Cataluña y Andalucía Baja. Con referencia a estos distritos, los restantes se aglutinaron en 8 escalas geográficas (30).

Montañas de Santander, Vitoria, Rioja, Navarra, Aragón, Valencia, Alicante, Murcia y Andalucía Baja. 5.—Cataluña, Vizcaya y Cádiz. 6.—Orán y África. 7.—Mallorca.

Demarcación de Aragón: Constituida por la Administración principal de Zaragoza y sus subalternas.

1.—Aragón y Alcarria. 2.—Navarra, Rioja, Soria, Cataluña, Castilla la Nueva y Valencia. 3.—Burgos, Vitoria, Castilla la Vieja, Cuenca, Mancha Alta, Extremadura Alta y Alicante. 4.—Mancha Baja, Extremadura Baja, Murcia, Mallorca, Montañas de Santander, León y Vizcaya. 5.—Galicia, Asturias y Andalucía Alta. 6.—Andalucía Baja y Orán. 7.—Cádiz y África.

Demarcación de Alicante: Constituida por la administración principal de Alicante, dependiente de Valencia y sus agregadas.

1.—Alicante y Murcia. 2.—Valencia y Cuenca. 3.—Castilla la Nueva y Orán. 4.—Aragón, Cataluña, Alcarria, Soria, Castilla la Vieja, Burgos, Mancha Alta y Extremadura Alta. 5.—León, Montañas de Santander, Vitoria, Rioja, Navarra, Mancha Baja, Extremadura Baja, Andalucía Alta y Baja. 6.—Asturias, Galicia, Vizcaya y Mallorca. 7.—Cádiz y África.

Demarcación de Murcia: Constituida por la Administración principal de Murcia y sus agregadas.

1.—Murcia y Alicante. 2.—Cuenca. 3.—Castilla la Nueva, Valencia y Orán. 4.—Soria, Burgos, Castilla la Vieja, Navarra, Alcarria, Mancha Alta, Extremadura Alta, Andalucía Alta y Baja. 5.—León, Montañas de Santander, Vitoria, Rioja, Aragón, Cataluña, Mancha Alta y Extremadura Baja. 6.—Galicia, Asturias, Vizcaya, Cádiz y África. 7.—Mallorca.

Demarcación de Castilla la Vieja: Constituida por las administraciones principales de Segovia, Avila, Salamanca, Medina del Campo, Valladolid y sus agregadas respectivas.

1.—Castilla la Vieja y León. 2.—Castilla la Nueva, Burgos y Soria. 3.—Galicia, Asturias, Montañas de Santander, Vizcaya, Vitoria, Rioja, Cuenca, Alcarria, Mancha Alta, Extremadura Alta, y Extremadura Baja. 4.—Aragón, Valencia, Alicante, Murcia, y Mancha Baja. 5.—Andalucía Alta y Cataluña. 6.—Andalucía Baja y Orán. 7.—Cádiz, África y Mallorca.

Demarcación de Andalucía Alta: Constituida por las Administraciones principales de Andújar, Jaén y Córdoba, y sus respectivas subalternas.

1.—Andalucía Alta, y Baja, Cádiz y Mancha Baja. 2.—Mancha Alta, y Baja, Cádiz y Mancha Baja. 3.—Mancha Alta, Castilla la Nueva y África. 4.—Extremadura Alta y Baja, Alcarria, Cuenca y Murcia. 5.—Castilla la Vieja, Burgos, Soria y Alicante. 6.—Montañas de Santander, León, Vitoria, Rioja, Navarra, Aragón, Valencia y Orán. 7.—Cataluña, Vizcaya, Asturias y Galicia. 8.—Mallorca.

(30) Demarcación de Mancha Baja. Constituida por la Administración Principal de Manzanares y sus estafetas subalternas. Con relación a ésta, y a las englobadas en este grupo, las restantes demarcaciones se agruparon en 8 escalas geográficas.

1.—Mancha Baja y Mancha Alta. 2.—Castilla la Nueva y Andalucía Alta. 3.—Cádiz, Andalucía Baja, Alcarria, Cuenca, Extremadura Alta y Baja. 4.—Burgos, Soria, Castilla la Vieja, y África. 5.—Montañas de Santander, León, Rioja, Vitoria, Aragón, Valencia, Alicante, Murcia y Navarra. 6.—Cataluña, Vizcaya, Asturias y Galicia. 7.—Orán. 8.—Mallorca.

Demarcación de León: Constituida por la Administración Principal de La Bañeza y sus estafetas agregadas.

1.—León y Castilla la Vieja. 2.—Asturias y Galicia. 3.—Castilla la Nueva, Burgos y Soria. 4.—Montañas de Santander, Vizcaya, Vitoria, Rioja, Alcarria, Cuenca, Mancha Alta, Extremadura Alta y Baja. 5.—Navarra, Aragón, Valencia, Alicante, Mancha Baja, y Murcia. 6.—Cataluña y Andalucía Alta. 7.—Andalucía Baja y Orán. 8.—Cádiz, Mallorca y África.

Por último, Galicia, Asturias, Vizcaya, Cádiz, Africa y Mallorca constituían el 4º bloque. Respecto a estas cajas, las demás se clasificaron en 9 escalas (31).

Demarcación de Rioja: Constituida por la Caja Principal de Logroño y sus estafetas agregadas.

1.—Rioja, Burgos, Vitoria. 2.—Montañas de Santander, Vizcaya, Navarra y Soria. 3.—Castilla la Vieja, Castilla la Nueva, Aragón y Alcarria. 4.—León, Mancha Alta, Extremadura Alta, Cataluña y Cuenca. 5.—Murcia, Alicante, Valencia, Mancha Baja, Galicia, Asturias y Extremadura Baja. 6.—Andalucía Alta. 7.—Andalucía Baja, Orán y Mallorca. 8.—Cádiz y Africa.

Demarcación de las Montañas de Santander: La Administración principal era la de Burgos. A ella estaban adscritas Santander y sus subalternas.

1.—Montañas de Santander. 2.—Burgos, Vitoria, Vizcaya y Rioja. 3.—Castilla la Vieja, Asturias, Soria y Castilla la Nueva. 4.—León, Navarra, Cuenca, Mancha Alta y Extremadura Alta. 5.—Galicia, Aragón, Valencia, Alicante, Murcia, Mancha Baja y Extremadura Baja. 6.—Andalucía Alta y Cataluña. 7.—Andalucía Baja, Orán y Cádiz. 8.—Africa y Mallorca.

Demarcación de Navarra: Constituida por la administración Principal de Pamplona y sus agregadas.

1.—Navarra. 2.—Rioja, Vitoria, Vizcaya y Soria. 3.—Aragón, Alcarria, Castilla la Nueva y Burgos. 4.—Montañas de Santander, Castilla la Vieja y Cuenca, Cataluña, Mancha Alta, Valencia y Extremadura Alta. 5.—Extremadura Baja, Mancha Baja, Alicante, y Murcia. 6.—Andalucía Alta, Galicia, Asturias y Mallorca. 7.—Andalucía Baja y Orán. 8.—Cádiz y Africa.

Demarcación de Vitoria: Constituida por la Administración Principal de Vitoria y sus agregadas.

1.—Vitoria, Vizcaya, Rioja y Burgos. 2.—Navarra y Montañas de Santander. 3.—Castilla la Vieja, Castilla la Nueva y Soria. 4.—Aragón, Alcarria, Asturias, León, Cuenca, Mancha Alta y Extremadura Alta. 5.—Galicia, Cataluña, Valencia, Alicante, Murcia, Extremadura Baja y Mancha Baja. 6.—Andalucía Alta. 7.—Andalucía Baja. Mallorca y Orán. 8.—Cádiz y Africa.

Demarcación de Cataluña: Constituida por la administración principal de Barcelona y sus agregadas.

1.—Cataluña. 2.—Valencia y Aragón. 3.—Castilla la Nueva, Alcarria, Soria, Cuenca, Navarra, Rioja, Alicante y Mallorca. 4.—Castilla la Vieja, Burgos, Vitoria, Extremadura Alta, Mancha Alta y Murcia. 5.—León, Montañas de Santander, Mancha Baja y Extremadura Baja. 6.—Galicia, Vizcaya, Orán y Andalucía Alta. 7.—Asturias y Andalucía Baja. 8.—Cádiz y Africa.

Demarcación de Andalucía Baja: Constituida por las Administraciones Principales de Granada, Málaga y sus agregadas.

1.—Andalucía Baja, Andalucía Alta, Cádiz y Mancha Baja. 2.—Africa, Mancha Alta y Castilla la Nueva. 3.—Murcia y Alcarria. 4.—Alicante, Extremadura Alta, Extremadura Baja, Castilla la Vieja y Cuenca. 5.—Orán, Valencia, Soria, Burgos y Montañas de Santander, León, Vitoria, Navarra, Rioja, Aragón y Cataluña. 7.—Vizcaya, Asturias y Galicia. 8.—Mallorca.

(31) Demarcación de Galicia: Integrada por la Administración Principal de Lugo y sus estafetas agregadas. Con relación a esta demarcación y a los restantes incluidas en este bloque, los demás distritos postales peninsulares se agruparon en 9 escalas geográficas.

1.—Galicia. 2.—León y Asturias. 3.—Castilla la Vieja. 4.—Burgos y Castilla la Nueva. 5.—Alcarria, Soria, Cuenca, Mancha Alta, Extremadura Alta, Extremadura Baja, Vitoria, Vizcaya, Rioja y Montañas de Santander. 6.—Navarra, Aragón, Mancha Baja, Alicante y Murcia. 7.—Cataluña y Andalucía Alta. 8.—Andalucía Baja y Orán. 9.—Cádiz, Africa y Mallorca.

En el siguiente cuadro resumimos los precios estipulados para la correspondencia, según su peso y distancia recorrida. A primera vista se aprecia una elevación general y considerable de los porteos.

Escalas geográficas	CATEGORIAS PONDERALES					
	Carta sencilla (6 ad.)	Cartas, Dobles, Pliegos y Paquetes				
		(6-8 ad.)	(8-10 ad.)	(11-12 ad.)	(13-14 ad.)	(15-16 ad.= ONZA)
CUARTOS DE VELLON						
1º	5	71/2	10	121/2	15	171/2
2º	6	9	12	15	18	21
3º	7	101/2	14	171/2	21	241/2
4º	8	12	16	20	24	28
5º	9	131/2	18	221/2	27	311/2
6º	10	15	20	25	30	35
7º	11	161/2	22	271/2	33	381/2
8º	12	18	24	30	36	42
9º	13	191/2	26	321/2	39	451/2

Demarcación de Asturias: Constituida por la Administración Principal de Oviedo y sus agregadas.

1.—Asturias. 2.—León y Galicia. 3.—Castilla la Vieja y Montañas de Santander. 4.—Vizcaya, Vitoria, Burgos y Castilla la Nueva. 5.—Alcarria, Soria, Cuenca, Mancha Alta, Extremadura Alta, Extremadura Baja y Rioja. 6.—Navarra, Aragón, Valencia, Mancha Baja, Alicante y Murcia. 7.—Cataluña y Andalucía Alta. 8.—Andalucía Baja y Orán. 9.—Cádiz, Africa y Mallorca.

Demarcación de Vizcaya: Constituida por las Administraciones Principales de Bilbao y San Sebastián y sus estafetas agregadas.

1.—Vizcaya y Vitoria. 2.—Rioja, Burgos, Navarra y Montañas de Santander. 3.—Castilla la Vieja. 4.—León, Asturias, Soria, Castilla la Nueva y Alcarria. 5.—Galicia, Aragón, Cuenca, Mancha Alta, y Extremadura Alta. 6.—Valencia, Alicante, Murcia, Extremadura Baja y Mancha Baja. 7.—Cataluña y Andalucía Alta. 8.—Andalucía Baja, Mallorca y Orán. 9.—Africa y Cádiz.

Demarcación de Cádiz. Constituida por la Administración Principal de Cádiz y sus estafetas subalternas.

1.—Cádiz, Andalucía Alta y Andalucía Baja. 2.—Mancha Baja y Africa. 3.—Mancha Alta. 4.—Castilla la Nueva. 5.—Alcarria, Cuenca, Murcia, Extremadura Alta y Extremadura Baja. 6.—Castilla la Vieja, Burgos, Soria, Valencia, Alicante y Orán. 7.—León, Montañas de Santander, Vitoria, Navarra, Rioja y Aragón. 8.—Galicia, Asturias, Vizcaya y Cataluña. 9.—Mallorca.

Demarcación de Africa: Constituida por las Administraciones Principales de Sevilla y Ecija:

1.—Africa. 2.—Cádiz, Andalucía Alta y Andalucía Baja. 3.—Mancha Alta y Mancha Baja. 4.—Castilla la Nueva. 5.—Alcarria, Cuenca y Murcia. 6.—Castilla la Vieja, Soria, Burgos, Extremadura Alta, Extremadura Baja, Valencia, Alicante y Orán. 7.—León, Montañas de Santander, Vitoria, Navarra, Rioja y Aragón. 9.—Galicia, Asturias, Vizcaya y Cataluña. 9.—Mallorca.

Para las demarcaciones incluídas en el primer bloque regían, por tanto los precios atribuídos a las 6 primeras escalas, con una sola excepción: Valencia. En las Administraciones valencianas la tasa a percibir era más elevada: las cartas sencillas superaban en un cuarto de vellón los precios fijados con carácter general para las 6 escalas; los estipulados para el resto de la correspondencia también se incrementaban proporcionalmente.

Los precios asignados a las 7 primeras escalas eran válidos para los distritos englobados en el segundo bloque, salvo para las oficinas insertas en las cajas de Andalucía Alta, Aragón y Extremadura Baja. Las 7 escalas establecidas con relación a Aragón, abonaban, en realidad, los precios estipulados para las escalas 2^ª a 8^ª en la tarifa general; en Andalucía Alta sucedía lo propio, pero la correspondencia intercambiada con Mallorca —integrada en la 7^ª escala— abonaba los precios estipulados para la 9^ª en la tarifa general. Por último, en las administraciones de Extremadura Baja las tasas exigidas para los intercambios epistolares con Administraciones incluídas en la 1^ª escala eran idénticas a las expuestas en el cuadro, pero las escalas 2^ª a 7^ª abonaban las cantidades atribuídas generalmente de la 3^ª a la 8^ª.

Las demarcaciones insertas en el tercer bloque debían respetar los precios estipulados para las 8 primeras escalas. Sin embargo, también se observan dos excepciones en las administraciones incluídas en este grupo: En Cataluña las 8 escalas existentes abonaban los porteos correspondientes a las escalas 2^ª a 9^ª. En Andalucía Baja las 7 primeras escalas geográficas debían pagar las cantidades asignadas, con carácter general, para las escalas 2^ª a 8^ª y la correspondencia procedente de Mallorca —que constituía la última escala— 14, 21, 28, 35, 42 y 49 cuartos de vellón, según su peso.

Finalmente, en las tasas aprobadas para los distritos del cuarto bloque regían los precios consignados en las 9 escalas del cuadro, salvo para Mallorca, Cádiz y Africa. En Mallorca, las cantidades atribuídas a las cartas que circulaban por el interior de la isla o se intercambiaban con las vecinas Menorca e Ibiza (primer grupo geográfico) coincidían con las fijadas para la primera escala general; sin embargo, los intercambios postales con el resto de España resultaban mucho más caros, en razón de las dificultades que entrañaba la conexión de las

Demarcación de Mallorca: La Administración Principal era Barcelona. A ella estaban subordinados Mallorca y sus subalternas.

1.—Mallorca (Islas Baleares, en general). 2.—Cataluña. 3.—Aragón y Valencia. 4.—Navarra, Soria, Alcarria, Cuenca, Castilla la Nueva y Alicante. 5.—Burgos, Castilla la Vieja, Rioja, Vitoria, Mancha Alta, Extremadura Alta y Murcia. 6.—León, Montañas de Santander, Vizcaya, Mancha Baja, y Orán. 7.—Galicia, Asturias y Andalucía Alta. 8.—Andalucía Baja. 9.—Cádiz y Africa.

Islas con la Península. Así, las cajas incluidas en las escalas 2^o a 6^o abonaban lo correspondiente a las 5^o a 9^o del cuadro; las englobadas en la 7^o: 14, 21, 28, 35, 42 y 49 cuartos. En la 8^o: 15, 22 1/2, 30, 37 1/2, 45 y 52 1/2. En la 9^o: 16, 24, 32, 40, 48, y 56.

En Cádiz y Africa las tasas mínimas a pagar eran las de la segunda escala general. Según este principio se graduaban las restantes categorías hasta llegar a la 9^o que abonaba 15, 22 1/2, 30, 37 1/2, 45 y 52 1/2 cuartos, según el peso de la correspondencia.

El análisis del arreglo tarifal de 1815 evidencia, a las claras, la intencionalidad de su elaboración: el Gobierno trató de asegurar la máxima rentabilidad del Ramo de Correos, mediante la elevación general de los precios de porteo y la escrupulosa observancia de los factores distancia y peso. Esta intención primordial hizo olvidar las complicaciones que las nuevas normas añadieron a las ya existentes en la contabilidad de las oficinas.

5. LA TARIFA DE 7 DE FEBRERO DE 1816 PARA LA CORRESPONDENCIA INTERNACIONAL

Como se ha indicado, el Reglamento de 1815 no prestó atención alguna a la correspondencia internacional. Apenas medio año después de su publicación, concretamente el 7-2-1816, el Superintendente General de Correos, Pedro Ceballos, precisó la normativa a seguir, en el futuro, respecto a esta correspondencia (32).

La nueva disposición determinó que las cartas de América, Portugal y los países europeos, salvo Francia, continuarían tasándose bajo las mismas reglas y precios que en el pasado. Para los intercambios con Francia se consideró a este país como un todo, sin distinción zonal alguna; en cambio, la Península quedó dividida en tres zonas —una más que en 1779—. Según el peso la correspondencia fue clasificada en 13 categorías. He aquí el detalle, en página siguiente.

En el grupo de administraciones situadas a la orilla izquierda del Ebro quedaron incluidas las oficinas subalternas de correos, adscritas a las administraciones principales de San Sebastián, Bilbao, Vitoria, Aragón, Navarra y Cataluña. La correspondencia francesa distribuida en esta zona escalonaba su precio, a razón de un real por adarme. Las cartas francesas remitidas a las administraciones del interior superaban en un real a las que, con el mismo peso, se enviaban a las del noreste, y

(32) Madrid, 7 de febrero de 1816. Orden del Superintendente a los Administradores de Correos. ESPINALT Y GARCIA, B. o. c., p: 72.

PROCEDECIA	FRANCIA	DESTINO			PESO
		Admones. situadas a la orilla izda. del Ebro	Admones. del Interior Peninsular	Andalucía Baja, Africa y Baleares	
		REALES DE VELLON			
		4	5	6	Carta sencilla: 4 ad. inc.
		5	6	7 1/2	Dobles: 5 ad.
		6	7	9	Dobles: 6 ad.
		7	8	10 1/2	Dobles: 7 ad.
		8	9	12	Dobles: 8 ad.
		9	10	13 1/2	Dobles: 9 ad.
		10	11	15	Dobles: 10 ad.
		11	12	16 1/2	Dobles: 11 ad.
		12	13	18	Dobles: 12 ad.
		13	14	19 1/2	Dobles: 13 ad.
		14	15	21	Dobles: 14 ad.
		15	16	22 1/2	Dobles: 15 ad.
		16	17	24	Dobles: 16 u onza

cada adarme de exceso suponía un aumento de un real en el precio. Por último, los envíos postales a las administraciones de Andalucía Baja, Africa e Islas Baleares abonaban —en igualdad de peso— un real y medio más que los destinados a las oficinas del interior; la diferencia de un adarme en el peso se traslucía en un encarecimiento de un real y medio también en el costo de conducción.

6. LAS REFORMAS TARIFALES DURANTE EL TRIENIO LIBERAL

El 26 de junio de 1822 las Cortes españolas, tras examinar varios proyectos, aprobaron nuevas tasas para el porteo de la correspondencia. Los acuerdos tarifales adoptados siguieron sustentándose sobre las mismas bases que en el pasado: peso y distancia. Ahora bien, si en este sentido no aportaron originalidad alguna, resultaron, en cambio, enteramente novedosos en el tratamiento y utilización del factor distancia (33).

(33) La reforma de las tarifas postales, prevista en el artículo 309 del Decreto de 29-VI-1821, fue aprobada el 26 de junio de 1822 por las Cortes, y el 8 de julio recibió la sanción real. El 9 del mismo mes el Ministerio de Hacienda giró una circular en la que encarecía a las autoridades civiles, militares y eclesiásticas el respeto y cumplimiento al «Real Decreto sobre peso y precio de las cartas de las 51 provincias de España». A. G. C. nº 65 del legajo de libros que comienzan en el año 1821.

En la fijación de los porteos continuó diferenciándose la correspondencia peninsular de la internacional.

Correspondencia peninsular

A) *La correspondencia ordinaria peninsular* quedó dividida en dos apartados:

1º «Cartas del Interior», es decir, las que circulaban en cada una de las 51 provincias españolas, incluidas las Islas Baleares. Estas cartas quedaron sometidas a 6 clasificaciones ponderales:

- Inferior a 6 adarmes: 5 cuartos
- Variable entre 6 y 7: 8 cuartos.
- Variable entre 8 y 9: 10 cuartos.
- Variable entre 10 y 11: 13 cuartos.
- Variable entre 12 y 13: 15 cuartos.
- Variable entre 14 y 15: 18 cuartos.
- Onza: 20 cuartos.

Los precios así estipulados eran válidos tanto para las capitales de cada provincia como para sus pueblos.

2º Intercambios epistolares interprovinciales: El cálculo de estas tarifas fue mucho más complejo. La asimetría geográfica provincial española aconsejó considerar a cada provincia como un círculo de 10 leguas de radio medio (la cincuentésima parte de la superficie hispana) y suponer que la capital se encontraba en el centro de su provincia o del círculo imaginado. Sobre esta consideración básica se realizó el cómputo de las distancias: las distancias cubiertas por las cartas en su recorrido habían de regularse por las que mediaren entre la capital provincial de origen y la de destino. Así se establecieron varios módulos:

1. Los pueblos situados entre las capitales de provincia contiguas, cuya distancia no sobrepasase las 10 leguas, se cargarían recíprocamente su correspondencia como si fuesen de la misma provincia.

2. Las cartas intercambiadas a una distancia variable entre las 10 y 30 leguas, «diámetro imaginario de una provincia contigua», deberían abonar un cuarto más en cada una de sus categorías ponderales que las intercambiadas en el interior.

3. Si los puntos de destino estaban separados por una distancia variable entre 30 y 50 leguas el porteo se incrementaba en otro cuarto de vellón.

Para distancias superiores los precios de las cartas se calcularon de forma que las tasas guardasen siempre una proporción con su peso y

recorrido. Así resultó que los portes de la correspondencia cursada entre Madrid y las provincias extremas de las seis carreras generales de postas que funcionaban por estas fechas en España eran los siguientes:

CAPITALES	LEGUAS DE DISTANCIA A MADRID	PRECIO EN CUARTOS DE VN.
		Para cada 1 de las 6 clasificaciones ponderales
VALENCIA	541/2	8, 12, 16, 20, 24, 28, 30
BADAJOS	64	8, 12, 16, 20, 24, 28, 30
SAN SEBASTIAN	861/2	9, 14, 18, 23, 27, 32, 35
LA CORUÑA	991/2	10, 15, 20, 25, 30, 35, 38
CADIZ	1091/2	10, 15, 20, 25, 30, 35, 38
GERONA	1261/2	11, 17, 22, 28, 33, 39, 42

Las provincias intermedias debían satisfacer los portes en proporción de sus respectivas distancias desde Madrid; por último, las Islas Baleares se conceptuaron como una provincia contigua a la costa.

B) *Impresos*. El Trienio prestó una atención especial a las tasas para la circulación de impresos por el interior de la Península; si bien, no llegó a formular distinción alguna entre los impresos en general y «los periódicos» (34). La única diferenciación que estableció fue la existente entre:

1ª Los impresos sin sobre, es decir, aquellos cuyo único envoltorio consistía en dos fajas cruzadas («...de dos dedos de ancho»), cuyo porte se fijó en la mitad del atribuido a las cartas de idéntico peso y recorrido.

2ª El «Diario de las Cortes» que, desde agosto de 1820 y con el objeto de favorecer el incremento de las suscripciones, recibió un trato de favor, quedando sujeto al abono de la mitad del precio señalado a los impresos con fajas (35).

3ª y última: Los impresos remitidos por las editoriales, se beneficiaron de ciertas ventajas económicas (un cuarto por cada pliego

(34) Madrid, 15-IX-1820. Gobernación de la Península, «Real Orden en que se fija el porte que deben satisfacer los impresos cerrados con faja que circulen de unos puntos a otros de la Península». Esta Real Orden fue publicada por MUÑIZ MIRANDA, Juan: «Colección Oficial de las Leyes y Reales Disposiciones de España», Madrid, 1853, p: 352. Fue incluida también en los A. O. C. E., o. c., vol. II. p: 2.

(35) Madrid, 1 de agosto de 1820: «Orden de las Cortes, rebajando el porte del Diario de las Cortes a la mitad de lo que pagan los impresos». Firmada por Diego Celemin y Manuel López Cepero, Diputados Secretarios en A. O. C. E., o. c., Vol. II, p. 1.

común, 21/2 cuartos por cada pliego de marquilla y tres cuartos por cada pliego de marca); pero en contrapartida, se les obligó a abonar anticipadamente los porteos.

Correspondencia internacional

La imprecisión y desfase de las tarifas vigentes para los intercambios con Europa reclamó la atención de las Cortes sobre esta actividad postal (36). Las Cortes dictaminaron que el cometido de la Renta de Correos con relación a la correspondencia española destinada al extranjero se limitaba a encargarse de su conducción hasta las administraciones hispanas fronterizas con Francia: Irún, (salida de las cartas remitidas desde el Oeste, Sur y Centro peninsular); Jaca, (que encauzaba la correspondencia de Aragón) y La Junquera, que servía de paso a la expedida en Cataluña, Valencia y Mallorca.

En la fijación de los porteos de la correspondencia internacional las 29 demarcaciones postales españolas quedaron diferenciadas en 9 grupos, según su distancia con relación a las Administraciones fronterizas; y los envíos se clasificaron en 6 categorías ponderales, Resumimos los resultados tarifales en página siguiente.

7. LA ATENCION GUBERNATIVA AL PORTEO DE IMPRESOS Y PERIODICOS

La tarifa del 16 de febrero de 1835

El mayor vacío existente en la legislación tarifal española era, indudablemente, el relativo al porteo de impresos y periódicos. Desde el 6 de agosto de 1779 los precios atribuidos a la distribución de la prensa eran los establecidos para Gacetas y Mercurios; los acordados para los restantes papeles impresos y libros tampoco experimentaron modificación alguna, salvo la ya consignada en el Trienio Liberal.

Durante el reinado de Fernando VII, exceptuada la fase del Trienio, el periodismo español vivió aletargado; en consecuencia, las tarifas postales vigentes podían ser —aunque no absolutamente—

(36) En la fijación de los porteos para la correspondencia internacional las Cortes utilizaron la clasificación anterior de la Península en 29 demarcaciones postales, limitándose a imprimir una elevación general a los precios anteriormente establecidos. «Al Reglamento aprobado por S. M. en 4 de septiembre de 1815 deberá aumentarse tres cuartos en carta sencilla, y éstos deberán aumentarse progresivamente hasta la onza inclusive para el porteo de las cartas y pliegos que nazcan en las administraciones del Reino y se dirijan a país extranjero, según las distancias de donde procedan, hasta las administraciones de la frontera». Sin fecha. En ESPINALT Y GARCÍA. B. o. c., p. 74 y A.O.C.E., o. c., vol I, p. 413.

ADMINISTRACIONES EXPEDIDORAS	CATEGORIAS PONDERALES				
	Carta sencilla 5 adarmes inclusive	Dobles, Pliegos y Paquetes			
		6 a 7 adarmes	8 a 10 adarmes	11 a 12 adarmes	13 a 14 adarmes

9. Grupos Geográficos:

Cuartos de Vellón

1) Vizcaya, Guipúzcoa, Vitoria	8	12	16	20	24	28
2) Rioja, Burgos, Navarra, Montañas de Santander, Aragón, Cataluña	9	131/2	18	221/2	27	311/2
3) Castilla la Vieja y Valencia	10	15	20	25	30	35
4) Castilla la Nueva, Madrid, Soria, Asturias, León, Mallorca y La Alcarria.	11	161/2	22	271/2	33	38
5) Cuenca, Galicia, Mancha Alta y Extremadura Alta...	12	18	24	30	36	42
6) Murcia, Alicante, Extremadura Baja y Mancha Baja	13	191/2	26	321/2	39	451/2
7) Andalucía Alta...	14	21	28	35	42	491/2
8) Andalucía Baja y Orán	15	221/2	30	371/2	45	521/2
9) Africa y Cádiz ...	16	24	32	40	48	56

válidas. Sin embargo, al iniciarse la Regencia de María Cristina comenzó a multiplicarse el número de las publicaciones periódicas que veían la luz en España. La nueva realidad periodística planteó al Ramo de Correos serios problemas: dispensar a los periódicos el trato de favor que, hasta el momento, habían disfrutado Gacetas y Mercurios resultaría ruinoso; continuar porteándolos como impresos comunes, por la mitad del precio establecido para las cartas, supondría gravar excesivamente a las empresas periodísticas, a las que el Estado, por muy diversas causas políticas y culturales, prefería estimular.

Así pues, la reforma de las tarifas para los «impresos» se impuso con carácter de urgencia. El 16 de febrero de 1835 el Ministro del Interior, José María Moscoso de Altamira, sin esperar la deliberación de las Cortes, publicó las nuevas tasas que habían de regular el

transporte de impresos por el correo desde el 1º de abril del mismo año (37).

La base general de esta tarifa fue la consideración de las dimensiones de los impresos. El porte de dimensión era válido para aquellos que reuniesen varios requisitos: 1º Habían de publicarse en España y transportarse por el correo español. 2º Debían de ser depositados en las oficinas postales —no en los buzones— para su franqueo. 3º Tenían que ir sujetos con fajas —sin que éstas pudiesen cubrir una superficie superior a la tercera parte del impreso doblado—. 4º los impresos no podían contener números ni escrituras a mano. (El objetivo perseguido con la adopción de estas dos últimas normas era facilitar la inspección de los impresos en las oficinas postales, para evitar la introducción fraudulenta de cartas entre sus páginas).

A cambio de las ventajas económicas que el porte de dimensión reportaba a las editoriales, se estipuló como condición indispensable, el abono anticipado de las tasas.

Los impresos fueron clasificados en tres categorías:

A) *Impresos españoles que circulasen por la Península*. Se distinguieron tres clases:

Primera. Los diarios, gacetas, papeles y obras periódicas, cuya temática fuese total o parcialmente política, debían abonar en el futuro 8 maravedís por cada pliego de impresión cuya superficie no excediese las 500 pulgadas cuadradas, y 16 maravedís, (doble porteo), por cada 500 pulgadas o fracción de 500 pulgadas excedentes (38).

Según esta normativa, los periódicos de mayor formato, como «El Heraldo» y «El Español» —con 816 pulgadas superficiales— debían abonar 24 mrs. o 6 cuartos de vellón por número (8 mrs. por las primeras 500 pulgadas y 16 mrs por la fracción excedente), Los periódicos de menor tamaño, como «La Postdata» y «El Castellano», con 336 pulgadas superficiales, tenían que pagar 8 mrs. por número.

Segunda. Las Colecciones, Memorias, Anales y Boletines periódicos dedicados exclusivamente a temas artísticos, científicos e industriales, se porteaban a razón de 2 maravedís por medio pliego de impresión y

(37) «Tarifa general para los impresos que se transporten por el correo de España. Islas Baleares y Canarias; para los extranjeros que se introduzcan en la Península y para los que se destinan a las posesiones españolas de América y Asia». Madrid, 16 de febrero de 1835. José María Moscoso de Altamira, en A.O.C. E., o. c., vol. II, pp. 46-48 y ESPINALT, o. c., suplemento.

(38) Las 500 pulgadas cuadradas de superficie eran la resultante de la multiplicación de 20 por 25 pulgadas, longitud que se atribuyó al ancho y largo, respectivamente, de los impresos que se presentasen al franqueo.

de 4 maravedís por pliego. Estas tasas se aplicaron a los impresos que se presentasen al franqueo sin otros caracteres manuscritos que los del sobre, fecha y firma, y «suelos»; es decir, no reunidos en tomos encuadernados. (En el caso de que se presentasen encuadernados en rústica debían abonar doble porte.) (39).

Tercera. Los libros encuadernados a la rústica, folletos y papeles de música, litografiados o grabados, deberían desembolsar: 2 mrs. por cuarto de pliego; 4 mrs. por medio pliego y 8 mrs. por pliego (40).

Los libros de encuadernación lujosa, en pergamino, pasta, tafíete, holandesa, etc., quedaron sometidos al abono tradicionalmente fijado: la mitad del porte que les correspondiera considerados como cartas, a condición de que se presentasen al franqueo «con sobre manuscrito y fajas».

B) Impresos procedentes del extranjero y destinados a España:

Los impresos procedentes del extranjero con destino a España fueron sometidos a la misma triple clasificación que los españoles y quedaron sujetos al abono de las mismas tasas, si bien sufrieron un sobreporte de un real de vellón, en razón de su procedencia.

C) Impresos españoles enviados a las posesiones de América y Asia:

Para las remisiones de impresos a los dominios hispanos en América (Cuba y Puerto Rico) y Asia (Filipinas) se observó asimismo la triple distinción por clases:

Los impresos de la primera clase debían abonar 8 mrs. por cada pliego de 500 pulgadas y doble porte por cada 500 pulgadas o fracción excedentes. Aparte de estas cantidades quedaron sujetos al pago de un sobreporte de 8 mrs. por «la conducción marítima».

Los de la segunda clase abonaban 4 mrs. por pliego de impresión y otros 4 mrs. en concepto de sobreporte por conducción.

Los de la tercera clase pagaban 8 mrs. por pliego de impresión y otros 8 mrs. como recargo por su transporte marítimo.

(39) El medio pliego de impresión era la cantidad mínima admitida, de suerte que los impresos que no alcanzasen esta dimensión tenían que abonar el porte de medio pliego. Por «pliego de impresión» se consideraban 4 páginas en folio, 8 páginas en cuarto, 16 en octavo, 24 en dozavo y 32 en dieciseisavo. Conforme a las disposiciones de la tarifa, los empleados de correos en el momento del franqueo habían de proceder al siguiente cálculo: contabilizar el número de páginas del libro y dividirlas por 4, 8, 16, 24 ó 32, según su tamaño. El cociente de esta operación era el número de pliegos sobre el cual se evaluaba el importe a percibir. Estas operaciones resultaban extraordinariamente pesadas y, sobre todo, exigían bastante tiempo a los empleados.

(40) Para este tipo de impresos la calificación mínima la constituía el cuarto de pliego.

La reforma tarifal del 16 de febrero de 1835 vino a resolver el dilema en que, al principio, se hallaba el Gobierno en favor de las editoriales. Los precios establecidos —aun siendo caros— les resultaron ventajosos; en cambio, se revelaron, momentáneamente, ruinosos para el Ramo de Correos.

La favorable baratura que la tarifa aportó al porteo de impresos impulsó a las empresas editoriales a abandonar los medios comunes de transporte (carro y galeras aceleradas) para recurrir masiva y crecientemente al servicio de las postas públicas. El aflujo de estas publicaciones a las oficinas de correos llegó a ser tan desmesurado que, en agosto de 1845, el entonces Director de Correos, Conde Javier de Quinto, comentaba con ironía:

«...Desde aquel momento, las valijas y los carros y coches de los correos del Estado se han ido convirtiendo entre nosotros en unas verdaderas mensajerías de los libreros e impresores... la carga que diariamente traen a Madrid desde Barcelona los coches-correos, durante todo el año ofrece la siguiente proporción entre los impresos y las cartas: por los cuatro correos semanales de creación reciente, en cada 10 ó 14 paquetes sólo viene uno de cartas y los demás son de libros e impresos no periódicos; por los otros tres correos semanales la proporción es ésta: en cada 16 a 18 paquetes, dos de ellos son de cartas y los restantes de libros. Por lo general, sólo tres o cuatro paquetes vienen consignados a Madrid, los demás son para diferentes puntos de la Península, a quienes Madrid sirve de tránsito, o lo que todavía es más digno de llamar la atención, para «América» (41).

La avalancha de impresos a las administraciones postales distorsionó los presupuestos de la Renta de Correos en cuanto que ocasionó un considerable engrosamiento de los gastos. Para hacer frente a la creciente demanda, Correos hubo de ampliar la plantilla del personal de las oficinas; el número de animales y vehículos en las carreras generales de postas; elevar los salarios de los empleados en las conducciones transversales y, en general, la cuantía para gastos de escritorio y material (papel de envolver, cuerda, encerados, valijas para el transporte); en definitiva, Correos hubo de afrontar una decidida expansión de sus medios de acción y de sus actividades. Según los datos que nos ofrecen las cuentas generales del Ramo, los gastos se engrosaron en más de medio millón de reales por estos conceptos.

(41) Madrid, 24 de agosto de 1845. El Conde Javier de Quinto. A.O.C.E., o. c., vol. II, pp. 266-267.

—*La Real Orden del 13 de julio de 1836: Primera tarifa destinada específicamente a los periódicos* (42).

El arreglo tarifal de febrero de 1835 no diferenció el franqueo de los periódicos del de los impresos en general. La necesidad de subsanar esta imperfección se planteó casi inmediatamente después de su publicación (concretamente el 3 de junio de 1835 la Superioridad manifestaba su propósito de rellenar esta laguna).

Los trabajos para la reforma estuvieron presididos por el afán de favorecer al máximo «la divulgación del periódico, esencial para los gobiernos representativos» y resultaron extraordinariamente laboriosos. Finalmente una Real Orden, expedida el 13 de julio de 1836, fijó las cantidades a pagar por el franqueo de los periódicos: 4 maravedís aquellos cuya superficie no alcanzase las 400 pulgadas cuadradas; 5 maravedís los de 400 pulgadas superficiales; 6 los que superasen las 500 y 8 los que excediesen las 600 pulgadas.

Los porteos resultaron muy favorables a las empresas. De nuevo, y al igual que en 1779, el Estado apostaba por potenciar la divulgación de la cultura a través de un medio de comunicación que se iba revelando progresivamente poderoso: la prensa.

Sin embargo, la publicación de la nueva tarifa, acordada en exclusiva por el poder ejecutivo, dio pie a numerosas disensiones en los círculos gubernamentales. Algunos de sus miembros consideraban esta innovación como asunto de la competencia del poder legislativo; otros, calificaban de «peligrosa» para la rentabilidad del correo la considerable baratura de los precios adoptados; en general, todos ellos exigieron que el arreglo tarifal se presentase como ley al dictamen de las Cortes. Esta exigencia no llegó a cuajar en realidad: las agitaciones políticas que convulsionaron al país durante la minoridad de Isabel II impidieron la revisión de la tarifa por las Cortes y ocasionaron el pronto abandono de sus normas.

—*Abandono del «porte de dimensión». El franqueo por ejemplar.*

El porteo por dimensión, criterio básico que inspiró las reformas tarifales en 1835 y 1836, se reveló desacertado por dos razones:

Primera. Complicó extraordinariamente las actividades en las administraciones de correos los empleados se vieron obligados a

(42) A esta real orden hace mención Javier de Quinto, Director de Correos, en el informe que presentó al Ministro de la Gobernación, Pedro José Pidal, el 24 de agosto de 1845. Doc. cit., A.O.C.E. vol. II, p. 253.

medir las superficies de los impresos y periódicos, recontar diariamente el número de los que se presentaban al franqueo, anotar su dirección y agruparlos en paquetes por carreras de postas.

Segunda. Estas laboriosas operaciones resultaban forzosamente lentas y se prestaban a graves equivocaciones. Con el fin de evitarlas, la Dirección General de Correos aconsejó a las empresas que presentasen con suficiente antelación sus obras, pero las editoriales se resistieron argumentando que apenas tenían tiempo para ultimar sus tiradas.

Las dificultades para conciliar los contrapuestos intereses del periodismo y de Correos motivaron que, desde primeros de noviembre de 1842, se generalizase la práctica ilegal (nunca fue oficialmente autorizada) de nivelar todos los periódicos a base de portearlos a razón de 4 maravedís por número, sin consideración alguna de tamaño. Esta innovación favoreció a los periódicos de mayores dimensiones («El Heraldó», «El Español») y perjudicó a los de menor formato («La Postdata» y «El Castellano») (43).

8. EL «PRECIO UNICO»: LA REFORMA TARIFAL DEL 16 DE AGOSTO DE 1845.

Al comenzar la década de los años cuarenta se planteó la acuciante necesidad de reorganizar, de manera profunda y eficaz, el sistema de contabilidad del Ramo de Correos. Se trataba de conseguir una constatación fidedigna, precisa y ordenada de sus ingresos. Con vistas a lograrlo se planeó la «intervención recíproca» entre todas las administraciones postales. El planteamiento de la «intervención recíproca» como solución para desenmarañar la, de por sí, compleja contabilidad de correos, no constituía una novedad; por el contrario, se limitaba a resucitar una mejora parcialmente ensayada desde que, el 23 de abril de 1762, Pedro Rodríguez de Campomanes, en su calidad de Asesor de la Renta, publicara una ordenanza al respecto.

Para coronar con éxito una reforma administrativa tan trascendental era preciso realizar previamente una profunda renovación de las tarifas postales. Por esta razón, la Comisión de Presupuestos del Congreso de los Diputados en su dictamen del 31 de marzo de 1845, autorizó al Gobierno para modificar las tasas vigentes, sin otra limitación que la de evitar un aumento excesivo en los precios de la correspondencia. La autorización fue renovada por la Ley de Presu-

(43) *Ibidem*. «Informe» de Javier de Quinto. en A.O.C.E., o. c., vol. II, p. 261.

puestos de Gastos del Estado para el año 1845, sancionada por Isabel II el 23 de mayo (44).

El Ministerio de la Gobernación, bajo la dirección de su titular, Pedro José Pidal, abordó la reforma tratãdo de conciliar la mejora de las condiciones económicas del servicio «...por su grande importancia social» con la máxima rentabilidad del Ramo de Correos «...a fin de que la siempre costosa multiplicación de comunicaciones no venga a consumir la mayor parte, sino todos los productos líquidos con que las cajas de correos auxilian anualmente al Ramo de Caminos y al Tesoro Público».

La intencionalidad gubernativa nos advierte de lo que fue, en realidad, la reforma del 45: una solución intermedia entre el arreglo tarifal de 1835, cuyas tasas resultaban aún caras para el público, y el de 1836, cuya baratura resultaba «peligrosa» para Correos; en definitiva un retroceso en el camino iniciado para hacer mayoritariamente asequible el correo a la población española, o dicho de otra forma, los últimos coletazos defensivos de la consideración del correo como una «Renta», no como un «Servicio Público».

Las bases sobre las que se asentaron los porteos postales de 1845 fueron dos: primera, la adopción del precio único; segunda, la combinación de este precio con el sistema de numeración decimal.

El precio único de las cartas se apoyó en la *apreciación exclusiva del peso y en el olvido del factor distancia*, a imitación del sistema recién adoptado en Inglaterra.

La revitalización del factor peso obedecía a un intento de evitar la disminución de la rentabilidad del Correo. El incremento en las arrobas de la correspondencia a transportar exigía una multiplicación de los correos, del personal en las oficinas, de las caballerías y carruajes en las paradas de posta y un aumento paralelo de sus salarios. En definitiva, supondría engrosar considerablemente los gastos del Ramo.

La decisión de abandonar el factor distancia no carecía de fundamentos lógicos:

1º La consideración de la distancia comportaba graves inconvenientes y complicaciones a la, ya de por sí prolija, contabilidad del Correo.

(44) Madrid, 16 de agosto de 1845. «Real Decreto reformando las tarifas de Correos». Pedro José Pidal, ministro de la Gobernación, al Conde Javier de Quinto... «De Real Orden lo traslado a V. E. para los efectos correspondientes, bajo el concepto de ser la voluntad de S. M. que el nuevo arreglo principie a regir desde el 1º de septiembre inmediato». En A.O.C.E., o. c., vol. II, pp. 249-252.

2º La justicia que podía derivarse de un meticuloso respeto a la distancia era, verdaderamente, más aparente que real. De hecho, con sólo rebasar una carta el límite de la provincia de origen costaba lo mismo que otra carta expedida desde el arranque de otra línea más alejada. En consecuencia, la desigualdad que evidentemente entrañaba el sistema de precio único era compartida (aunque en menor medida), por los sistemas tarifales pretéritos; en cambio, el precio único les aventajaba en un punto de gran utilidad práctica: simplificaba los porteos y las operaciones de cálculo.

3º En el estado de las comunicaciones españolas en 1845 el olvido de la distancia no era tan trascendental como en el pasado. Merced al esfuerzo gubernativo, las líneas de postas iban extendiendo su entramado por la Península y —aunque ciertamente quedaba mucho por hacer en la expansión de los servicios postales— a mediados del XIX la circulación epistolar española era relativamente ágil, regular y frecuente (45). Por último, el afán de adecuar en lo posible, el precio de la correspondencia a la numeración decimal tenía también por objeto simplificar la recaudación y la contabilidad en las oficinas.

El arreglo tarifal de 1845 reformó únicamente los porteos de la correspondencia peninsular; los intercambios con las Canarias y Ultramar continuaron sometidos a las reglas aprobadas con anterioridad.

Sintetizamos, a continuación, sus resultados:

1º CARTAS.

Sencillas (de peso inferior a 6 adarmes = 16 gramos). Las destinadas al interior de las diferentes Cajas: 5 cuartos de vellón. Peninsulares o interprovinciales: 1 real de vellón.

Dobles, pliegos y paquetes. De 6 a 8 adarmes inclusive: 10 cuartos de vellón. De 9 a 12 adarmes inclusive: 15 cuartos de vellón. De 12 a 16 adarmes, u Onza: 20 cuartos de vellón. Por cada cuarto de Onza de exceso en el peso: 5 cuartos de vellón.

Como puede observarse, las cartas que circulaban dentro de cada administración recibieron un trato de favor, destinado a hacer más

(45) A mediados del siglo XIX el Correo español había experimentado una apreciable expansión: El número de las oficinas postales existentes en España había pasado de 352 que funcionaban en tiempo de Floridablanca a 501; el ritmo de las expediciones postales se había mejorado y agilizado sensiblemente. Al finalizar el reinado de Fernando VI sólo disfrutaba nuestro país de una expedición semanal; bajo el reinado de Carlos III se realizaban ya dos expediciones por semana; y a mediados del XIX, la mayoría de los pueblos recibían tres veces semanales su correspondencia. Tan sólo en dos líneas: Madrid-Irún y Madrid-Barcelona funcionaba el correo diariamente.

asequibles los servicios postales a las clases sociales menos acomodadas «...ya que, por lo común, tienen limitadas sus relaciones de afección y aún de interés, a los pueblos más cercanos».

Las cartas sencillas fueron objeto, asimismo, de un trato favorable. Escaparon a la normativa general de portear por cuartas partes de onza y a razón de 5 cuartos cada una. El Gobierno, considerando que estas cartas constituían el bloque más numeroso del movimiento epistolar, mantuvo el peso tradicional de seis adarmes y fijó su precio en un real (46).

2º DIARIOS Y PERIODICOS EN GENERAL:

La tarifa para los periódicos abandonó el «porte por dimensión o marca» para adoptar el porteo por peso, a razón de la quinta parte del precio estipulado para las cartas. «...Para asegurar una equidad completa, evitar fraudes, facilitar el despacho, permitir a las redacciones e imprentas que entreguen sus números en horas avanzadas —con media hora de antelación era suficiente—, incluso, ya embalados en paquetes por carreras y pesados».

PRECIOS DE PORTEO POR ARROBA DE PESO (11,502 KGS.)			
PERIODICOS	TARIFA 1835	TARIFA 1836	TARIFA 1845
1º <i>El Herald</i> , 466 núms. por arroba.	A razón de 24 mrs., o 6 cuartos, por núm.: 328 rls. y 32 mrs. por arroba.	A 8 mrs., o 2 cuartos, por núm.: 100 reales y 22 mrs.	La arroba de cartas: 941 reales y 5 mrs. La quinta parte: 188 reales y 8 mrs. = la arroba de periódicos.
2º <i>El Eco del Comercio</i> , 603 números por arroba.	A 24 mrs., o 6 cuartos, por núm.: 425 reales y 22 mrs. por arroba.	A 6 mrs., por núm.: 106 reales y 14 mrs. por arroba.	
3º <i>La Postdata</i> , 928 núms. por arroba.	A 8 mrs., o 2 cuartos, por núm.: 218 reales y 12 mrs.	A 4 mrs., o 1 cuarto, por núm.: 109 rls. y 6 mrs.	

(46) Antes de llegar a esta decisión, el gobierno se planteó las siguientes consideraciones: Primera. Si se equiparaba la carta sencilla a un cuarto de onza, es decir, a 4 adarmes, el público se vería seriamente perjudicado por esta rebaja en el peso; Segunda. Si se exigía por su porteo la cantidad semidecimal de 5 cuartos los rendimientos del ramo se resentirían excesivamente; por el contrario, imponer el precio de 10 cuartos, significaría recargar en demasía los precios antiguos.

En la práctica, los porteos así fijados resultaron intermedios entre los adoptados en 1835 y 1836. Para demostrarlo recurrimos al ejemplo de tres periódicos que pueden resultar representativos por sus dimensiones: «El Herald» (superior a las 600 pulgadas superficiales), «El Eco del Comercio» (500 pulgadas cuadradas) y «La Postdata» (336 pulgadas cuadradas):

3º IMPRESOS:

Los impresos se consideraron globalmente, sin distinción de categorías. Los precios para su conducción por el correo se fijaron en la mitad del porteo atribuido a las cartas. Esta decisión evidencia, a las claras, el propósito de la reforma del 45 respecto a los impresos: mantener la rentabilidad del Ramo de Correos, a base de frenar su aflujo masivo a las administraciones. El arreglo tarifal del ministro Pidal barrió así toda la obra del 26 de febrero de 1835 para resucitar la reglamentación acordada en 1779 (47).

—*La oposición periodística a la reforma.*

La publicación de las tarifas suscitó las críticas adversas de varios periódicos y abrió paso a una ardua polémica. En general, las empresas periodísticas reconocían una gran ventaja: la rapidez que la adopción del peso podía imprimir a las operaciones de franqueo; pero, rechazaban el espíritu mezquino que evidenciaba la confección de los precios y reclamaban una reducción.

Ante esta campaña de prensa adversa, Correos hubo de ceder. El 24 de agosto la Dirección General rebajó en un 10% la tarifa para

Por todas estas razones se adoptó el precio de un real, como intermedio entre los mínimos de 5 y 6 cuartos que anteriormente abonaba una carta sencilla y los máximos de 13, 14 y 15 cuartos que a veces alcanzaba, según el número de provincias que, en su dirección, atravesaba.

(47) «... Se ha sentado la doctrina de que el transporte de los libros por el correo era un grande elemento de ilustración, que el no favorecerlo era dispensar escasa protección al desarrollo de la cultura intelectual del país. No es muy fácil de concebir, a la verdad, que tenga tanta influencia sobre el cultivo de las ciencias y las letras humanas la circunstancia de que los libros circulen en posta sobre la superficie de una nación cualquiera. La velocidad es del mayor interés para la correspondencia destinada a los asuntos del Gobierno, para los del comercio y la industria, para las comunicaciones de afección y familia, para las noticias y disensiones políticas, pero no es fácil suponer un perjuicio de tamaño trascendencia en la circunstancia de que el ejemplar de una obra científica o literaria, en lugar de llegar desde las imprentas de Madrid a Zaragoza, por ejemplo, en 30 horas por el correo, emplee 4 días en una galera acelerada... Otros son, ciertamente y aún más directos y eficaces, los medios que los gobiernos ilustrados poseen para dispensar a las ciencias y a las letras la privilegiada protección que se les debe». Estas palabras del Director de Correos, Conde Javier de Quinto, evidencian la actitud de la Superioridad respecto al transporte postal de los impresos. «Informe», 4-VIII-1845. Doc. cit., en A.O.C.E., o. c., vol. II, páginas 266-267.

periódicos; (es decir, la redujo a 169 reales y 14 mrs. de vellón por arroba), considerando que el grado de humedad y las fajas con que se presentaban al franqueo elevaba su peso (48).

La reducción se juzgó insuficiente y los empresarios continuaron atacando al Gobierno. La Dirección de Correos hubo de transigir de nuevo y decidió aplazar la puesta en vigor de las tasas. Hasta el 1 de octubre el franqueo de periódicos se realizaría conforme a las disposiciones del 13 de julio de 1836 y el de los impresos según las normas del 26 de febrero de 1835 (49).

Esta dilación en la aplicación de la reforma fracasó como procedimiento conciliatorio. Las empresas periodísticas persistieron en su actitud y consiguieron una nueva claudicación. El 11 de septiembre, el Ministro de la Gobernación, Sr. Pidal, prorrogó indefinidamente el plazo fijado para la puesta en marcha del acuerdo del 24 de agosto y especificó que, mientras durase esta prórroga el franqueo de periódicos se efectuaría a razón de 100 reales de vellón por arroba. Esta nueva disposición ratificó, además, la aplicación de las tarifas del 35 al porteo de los impresos (50).

— *El triunfo del «cuarto poder». Las rebajas tarifales de 1847 y 1849.*

La controversia entre el Gobierno y los empresarios se resolvió con unos resultados extraordinariamente favorables a éstos. Durante el primer semestre del año 1847 se aprobaron una serie de rebajas tarifales realmente importantes:

Primera. El 30 de marzo se fijó en 50 reales por arroba la cantidad a pagar por los periódicos españoles: un 50 % del precio provisionalmente consignado en la Real Orden del 11 de septiembre de 1845 (51).

(48) Madrid, 24 de agosto de 1845. Javier de Quinto al Ministro de la Gobernación, Pedro José Pidal, doc. cit., en A.O.C.E., o. c., vol. II, p. 268.

(49) Madrid, 29 de agosto de 1845. Pidal al Director de Correos... «El 1º de septiembre se entenderá únicamente respecto de las cartas... respecto de los periódicos no comience el franqueo establecido hasta el 1 de octubre próximo, con objeto de que sus empresas tengan espacio para arreglar a la acordada alteración las condiciones especiales de sus publicaciones». A.O.C.E., Madrid, 1879, o. c., vol. III, p. 269.

(50) Madrid, 11 de septiembre de 1845. Pidal al Director General de Correos. A.O.C.E. o. c., vol. II, pp. 272-276.

La Administración tomó sus precauciones con el fin de no salir económicamente perjudicada con la aplicación de la tarifa de 1835. En concreto, se adoptaron dos medidas:

Primera. Prohibición de que los administradores de correos despachasen caballos a la ligera, carros y coches destinados específicamente a agilizar el transporte de impresos no periódicos «aunque el número de paquetes sea elevado».

Segunda. Orden de dar absoluta prioridad a la correspondencia en las expediciones postales ordinarias. Tan sólo después de acomodada ésta se admitirían las arrobadas de impresos que cupiesen en los medios de transporte establecidos en cada línea... «sin sobrecargarlos, conforme al Real Reglamento de Postas o a las contratadas existentes».

(51) Madrid, 30 de marzo de 1847. Benavides, ministro de la Gobernación, al Jefe Director de Correos y Telégrafos, en A.O.C.E., o. c., vol. II, p. 381.

Segunda. Días después, concretamente el 15 de abril, una circular de la Dirección General recordó a las oficinas de correos que el porteo de los periódicos extranjeros debería realizarse a razón de 8 maravedís por cada pliego de 500 pulgadas cuadradas, confirmando así la normativa vigente desde el 16 de febrero del 35 (52).

Tercera. A finales de mayo, la Superioridad de Correos, haciéndose eco de las reclamaciones de los directores que enviaban parte de sus tiradas a Puerto Rico y La Habana, acordó dividir el porte doble de los periódicos remitidos a estas posesiones. En el futuro, las administraciones postales peninsulares percibirían los portes a razón de 50 reales por arroba; las americanas se encargaban de cobrar a los destinatarios otros 50 reales y de abonar el 95 % de los ingresos obtenidos a la empresa de Correos Marítimos, responsable de la conducción trasatlántica de los periódicos (53).

Tan considerables reducciones no consiguieron contentar a los empresarios que continuaron presionando hasta lograr (el 24 de octubre de 1849) la rebaja del franqueo a 40 reales por arroba (54).

Evidentemente, el periodismo español había ganado la batalla.

9. INTRODUCCION DEL FRANQUEO PREVIO EN ESPAÑA: EL SELLO DE CORREOS.

El 6 de mayo de 1840 aparecieron en Inglaterra los primeros sellos adhesivos de correos para franquear previamente la correspondencia; es decir para su abono por los remitentes. La aparición de los sellos constituye una de las reformas postales de mayor trascendencia, en cuanto que simplificó extraordinariamente los complejísimos sistemas tarifales hasta entonces vigentes y las laboriosísimas operaciones de cálculo que conllevaban. La innovación, fruto del ingenio de Sir Rowland Hill, fue calurosa e inmediatamente acogida en los restantes países europeos y extraeuropeos: en 1843 siguieron el ejemplo inglés los

(52) Madrid, 15 de abril de 1847. Javier de Quinto a los Administradores Principales de Correos, en A.O.C.E., o. c., vol. II, p. 382.

(53) Madrid, 29 de mayo de 1847: «Circular sobre el porteo de periódicos para Puerto Rico y La Habana». Javier de Quinto a los Administradores Principales de Correos, A.O.C.E., o. c., vol. II, p. 385... «Nuestros Correos Marítimos han desaparecido y es desdoro del país que... para mantener nuestra correspondencia con las Islas de Barlovento entreguemos a empresarios particulares un 95 %».

(54) Madrid, 24 de octubre de 1849. «Real Decreto estableciendo un nuevo método y precios para el franqueo y certificación de la correspondencia», en A.O.C.E., o. c., vol. III, p. I.

La legislación tarifal relativa a los periódicos fue objeto de la atención de nuestro compañero ALMUÍÑA FERNÁNDEZ, Celso, quien en su magnífica tesis doctoral «La Prensa valisoletana durante el siglo XIX (1808-1894)», publicada en Valladolid, en 1977, vol. I, pp. 143-146, dedicó un apartado especial a este interesante tema.

gobiernos de Suiza —cantón de Zurich (1 de marzo) y cantón de Ginebra (30 de septiembre)— y Brasil (1 de julio): en 1845 lo adoptaron Finlandia (1 de enero) y el cantón de Basilea (1 de julio); en 1847 los Estados Unidos (1 de julio) y Mauricio (1 de octubre) y en 1849 Francia (1 de enero), Bélgica (1 de julio) y Baviera (1 de septiembre) (55).

Las tentativas para establecer el franqueo previo en nuestro país se remontan a 1843. El 17 de agosto el Ministro de la Gobernación, Fermín Caballero, ordenó que la Dirección General de Correos estudiase la posibilidad de aclimatar la reforma en España (56). La propuesta concreta del ministro consistió en estampar un timbre en seco en los sobres de las cartas para poner a la venta en todas las dependencias de Hacienda los sobres así timbrados... «procurando que los sobres sellados se reduzcan al menor número de clases que sea compatible». El proyecto perseguía un triple objetivo: simplificar la complicada contabilidad del Ramo de Correos; favorecer la centralización de los fondos del Estado, y proporcionar al público un servicio postal mejorado. Sin embargo, no llegó a cuajar por dos causas: En primer lugar, porque en la época que historiamos el sobre moderno, con las características actuales, era prácticamente desconocido. La denominación que se aplicaba al envoltorio de las cartas «sobrescrito» era ciertamente adecuada en cuanto que reflejaba fielmente sus características. En efecto, la misma carta servía para confeccionar el sobre: la primera página del pliego se dejaba en blanco para, una vez firmada y posdatada la carta, plegarla en dos, sobre esta primera página; después, se replegaba por la mitad, de arriba a abajo, y en una última operación de izquierda a derecha. De esta forma quedaba en blanco un sector o espalda exterior que hacía las veces del actual sobre. Posteriormente el remitente sujetaba todo con una tirilla de papel resistente y pegaba los extremos con engrudo o lacre (57).

(55) De MARULL HUGUET, Ramon: *Apuntes filatélico-postales*, en B.A.I.F.H.P., año XXIX, Madrid, I-VI-1973, nº 102-103, pp. 47-57. En las páginas 51-52 comenta el autor: «Los primeros sellos ingleses fueron dos de igual diseño. Uno de un penique, de color negro, y otro azul de dos peniques, con la efigie de la Reina Victoria».

PARDO DE FIGUEROA, M.: «DR. THEBUSSEM»: «Cinco cartas para el Correo», en B.A.I.F.H.P., año XXIX, Madrid, 7-XII-1973, nº 104-105, pp. 21-28, menciona y elogia la reforma de Sir Rowland Hill.

VERDEGAY Y FISCOWICH, E.: «Historia del Correo...», o. c., pp. 290-293, reproduce los primeros sellos de franqueo adoptados en el mundo.

(56) Madrid, 17 de agosto de 1843. Fermín Caballero al Director General de Correos. A.O.C.E., o. c., vol. II, p. 195.

Se refieren a la propuesta del Ministro de la Gobernación, los siguientes autores: «DR. THEBUSSEM»: «Cinco cartas...», art. cit., p. 24. VERDEGAY Y FISCOWICH, E.: o. c., pp. 278-279. MIGUEL, Francisco F. y DE LUCAS, Bernabé: «Historia del Correo». Madrid, 1979, pp. 99-102.

(57) «DR. THEBUSSEM» «...Al discurrir sobre la historia completa del sobrescrito (o «sobre», a secas, como hoy le llaman) sería lógico hablar de las variadas formas que tuvo en los tiempos pasados, de la cera, oblea, azufre, lacre y otras materias empleadas en el cierre; de las

En segundo lugar —esta causa fue indudablemente más decisiva en el abandono del proyecto— porque el Ministerio de Hacienda se desinteresó de la cuestión, considerando más factible y adecuado el sistema del sello suelto y adherido sobre las cartas.

Precisamente a instancias de este Ministerio se iniciaron, en 1845 los trabajos para la adopción del franqueo por medio de sellos adhesivos. El 31 de agosto el Director de Correos, Conde Javier de Quinto, ordenó a los Administradores Principales de Correos la formación mensual de cuentas relativas al número total de cartas expedidas en sus demarcaciones, clasificándolas en una triple distinción: cartas franqueadas; cartas entregadas francas a las autoridades y «cartas sobrantes» (aquellas que, por cualquier motivo quedasen retenidas en las oficinas). La Superioridad trataba de conocer a fondo la realidad del movimiento epistolar... «a fin de proponer al Gobierno la ventaja que pueda concederse en lo sucesivo a las cartas que previamente se sometan a un franqueo voluntario» (58).

La reforma estaba en marcha. El Gobierno tenía ante sí una labor inmensa: establecer una nueva tarifa para el franqueo y fijar el procedimiento a seguir en la fabricación, distribución y expedición de los sellos.

De la complejidad de esta tarea puede darnos idea el hecho de que hasta el último trimestre de 1849 no salieron a la luz los resultados del esfuerzo gubernativo:

El 24 de octubre un Real Decreto aprobó la nueva «Instrucción para el franqueo y certificado de cartas y para el franqueo de periódicos, libros y demás impresos y muestras de géneros» (59).

El 1 de diciembre el Conde de San Luis impuso, con carácter voluntario, el franqueo previo por medio de sellos de papel engomado con la efigie de Isabel II (60). De acuerdo con la normativa tarifal del 24 de octubre la correspondencia del Reino podría timbrarse en el futuro de la siguiente manera:

cintas, pajas y nemas que custodiaban el secreto epistolar, en «Cinco cartas...», art. cit., en B.A.I. F.H.P., nº 86-87 y 104-105, p. 21.

El procedimiento seguido en la confección de los sobres fue objeto de la atención de RODRIGUEZ MARTÍNEZ, Luis y EGIDO LOPEZ, Teófanos: *Epistolario*, en «Introducción a la lectura de Santa Teresa». Madrid, 1978, pp. 442-443.

(58) Madrid, 31 de agosto de 1845. Circular de la Dirección General a las Administraciones Principales de Correos, ordenando la formación de estados para apreciar el movimiento de la correspondencia». A.O.C.E., Madrid, 1879, o. c., vol. II, p. 269.

(59) Madrid, 24 de octubre de 1849, en A.O.C.E., o. c., vol. III, p. 1, ya citado. MARTÍNEZ ALCUBILLA, Marcelo: «Diccionario de la Administración Española». Correos-Correspondencia, sexta edición. Madrid, 1916, tomo V, pp. 222-223.

(60) Madrid, 1 de diciembre de 1849. «Real Orden aprobando la Instrucción que se inserta para el franqueo y certificado de cartas, franqueo de periódicos y demás impresos y muestras de géneros». El Ministro de la Gobernación, Conde de San Luis, en A.O.C.E., o. c., vol. III, pp. 6-8.

Cartas ordinarias

—Las de peso inferior a media onza con un sello de 6 cuartos.

—Las de peso variable entre 1/2 y 1 onza: 1 sello de 12 cuartos o 2 de 6.

—Las de peso variable entre 1 y 1 1/2 onzas: 1 sello de 12 cuartos y 1 de 6.

—Las de peso variable entre 1 1/2 y 2 onzas: 2 sellos de 12 cuartos o varios de menor cuantía.

Cartas certificadas

Se autorizó también la certificación de cartas por medio de sellos de 5 y 10 reales, según el peso (media o una onza).

En el caso de que la correspondencia estuviese insuficientemente franqueada el destinatario quedaba obligado a abonar la diferencia; por el contrario, si las cartas se franqueaban con exceso, el Gobierno se negaba a reintegrar la cantidad sobrante. Estas reglas siguen en la actualidad vigentes.

El 14 de diciembre una Real Orden atribuyó a la Dirección de Contabilidad de Hacienda la gestión financiera de los sellos; adjudicó su confección a la Fábrica Nacional del Sello; confió su distribución a las Depositarias de los Gobiernos Políticos y a las Administraciones de Rentas de los partidos, y facultó para su venta a los estancos del Reino (61).

Los primeros pasos de la reforma estaban dados. Desde el primero de enero de 1850 los españoles podían, con carácter voluntario, franquear la correspondencia que remitían. A partir de esta fecha, el Gobierno procedió con cautela. La formulación del franqueo previo obligatorio se efectuó gradualmente, mediante una serie de ensayos experimentales:

1º) Un Real Decreto, expedido en Palacio el 3 de noviembre de 1852, impuso la obligatoriedad del franqueo previo para todas las cartas que circularan por el casco madrileño (62).

(61) Madrid, 14 de diciembre de 1849. «Real Orden dando instrucciones para la administración y contabilidad de los sellos de franqueo y certificados». El Conde de San Luis a los Jefes Políticos de las Provincias. A.O.C.E., o. c., vol. III, pp. 9-10.

(62) «Real Decreto, mandando que se establezcan en los puntos extremos de Madrid buzones de correos, que sea obligatorio el franqueo previo para las cartas que circulen en el casco de la misma capital y que al efecto se fabriquen sellos especiales». Palacio, 3 de noviembre de 1852. Melchor Ordóñez. A.O.C.E., o. c., pp. 198-199.

El Gobierno adoptó esta decisión con carácter experimental «...porque no ofrece en su realización ningún obstáculo y porque de plantarlo resultará indudablemente una gran conveniencia para los particulares, para el Estado y para facilitar el servicio, tanto más cuanto hay que suponer, casi siempre, que el interés de la correspondencia está en el que escribe, no en el que recibe una carta... Establecido este sistema para el interior de Madrid, podrá ser un ensayo que, aunque en pequeña escala, sirva de estudio práctico para resolver la cuestión en general».

2º) El 29 de junio de 1853 otro Real Decreto estableció, con carácter forzoso, el franqueo previo (a base de sellos de 6 cuartos) para la correspondencia intercambiada entre España y los estados italianos, a excepción de Cerdeña (63).

3º) Apenas un año más tarde, concretamente el 16 de marzo de 1854, dos reales decretos ampliaron la obligatoriedad del franqueo previo a la correspondencia oficial... «por medio de sellos de diferente forma y color que los que se usan para las cartas particulares» y a las cartas dobles que circularan por el interior de la Península, Islas Baleares y Canarias (64).

4º) La Real Orden de 28 de septiembre de 1855 permitió que las empresas periodísticas efectuasen el pago de los portes de sus periódicos en sellos de franqueo. Esta decisión favoreció a los empresarios puesto que puso fin al antiguo sistema de abonar en metálico el importe de cada expedición, pero planteó serios problemas a las oficinas postales. Al no existir sellos especiales Correos tenía que llevar una complicada contabilidad, para facilitar a los editores los sellos normales a precios especiales (65).

Tratando de simplificar y agilizar este sistema se estableció (11 de febrero de 1856) el «Timbre de Correos» que perdurará durante todo el siglo. Las empresas editoras acudirán, cada dos días o una vez a la semana, a las respectivas Delegaciones de Hacienda para timbrar el papel necesario «a razón de 30 reales la arroba de papel, siempre que la arroba no exceda de 1.000 folios». El papel así timbrado podía circular libremente, sin que Correos tuviese que ocuparse en verificar comprobación alguna. El proceso se agilizará así, en el futuro, enormemente.

5º) Finalmente, el 15 de febrero de 1856, el Ministro de la Gobernación, Patricio de la Escosura, impuso la obligatoriedad del franqueo previo para toda la correspondencia pública, a partir del 1 de julio en la Península e Islas adyacentes, y desde el 1 de enero de 1857 en las posesiones ultramarinas (66).

(63) Aranjuez, 29 de junio de 1853: «Real Decreto estableciendo el franqueo previo respecto a las cartas que se dirijan a cualquiera de los estados de Italia, excepto la Cerdeña». Pedro de Egaña, en A.O.C.E., o. c., vol. III, pp. 222-223.

(64) Palacio, 16 de III de 1854: «Real Decreto estableciendo el franqueo previo obligatorio para la correspondencia oficial y dictando al efecto varias disposiciones» y «Real Decreto mandando que se franqueen todas las cartas dobles que circulen en el interior de la Península y las que se dirijan a las islas Baleares y Canarias o vengan de dichas islas». Luis José Sartorius. A.O.C.E., o. c., vol. III, pp. 256-259.

(65) Madrid, 28 de septiembre de 1855: «Real Orden mandando se admitan en la Administración del Correo Central a las empresas de periódicos el pago de sus portes en sellos de franqueo». A.O.C.E., o. c., vol. III, p. 344.

(66) Palacio, 15 de febrero de 1856: «Real Decreto haciendo obligatorio el franqueo previo de la correspondencia pública desde el 1º de julio de 1856 y estableciendo reglas para su cumplimiento». Patricio de la Escosura, Ministro de la Gobernación. A.O.C.E., o. c., vol. III, pp. 373-375. El referido Real Decreto puede verse también en ALCUBILLA: «Diccionario...», o. c., p. 575.

En resumen: a lo largo de la década de 1850 el Gobierno fue jalonando con cautela pero, a la vez, con firmeza una decidida política de fomento de los servicios postales (67). La implantación del franqueo previo, con carácter forzoso, que situó a España a la vanguardia de los países europeos, fue acompañada poco más tarde —el 1 de julio de 1856— de una importante reducción tarifal (cuatro cuartos por media onza de peso). La conjunción de ambas medidas con otros dos factores favorables, como fueron el despliegue económico general de aquellos años y la progresiva extensión de la red ferroviaria, posibilitaron la expansión del Correo y una profunda transformación de su modo de operar (68).

Conclusiones:

El correo es, sin duda alguna, fundamentalmente un vehículo de comunicación personal e ideológica y en este sentido tiene una profunda dimensión socio-cultural. Como actividad terciaria depende

Aluden a la progresiva implantación del porte uniforme y del timbre o sello de correos en nuestro país, los siguientes autores:

ALZOLA Y MINONDO, Pablo de: «Las obras públicas en España. Estudio histórico», Bilbao, 1899, p. 425.

MERCADER RIBA, Juan: «Historia de la Cultura Española. El siglo XIX». Barcelona, 1957, pp.116-117.

ARTOLA, Miguel: «La Burguesía Revolucionaria: 1808-1877». Historia de España, Alfaguara, V. Madrid, 1973, p. 104.

ORTUÑO, Emilio: «Reformas de Correos: dos conferencias», Prólogo de Antonio Maura. Avila, 1911, pp. 56-57.

ORTIZ VIVAS, Ricardo: «Historia del Correo en España», o. c., libro I, cap. XXXIX, aún inédito. Se conserva la copia mecanografiada de tan gigantesca obra en la Academia Iberoamericana y Filipina de Historia Postal, que está llevando a cabo, a través de su «Boletín» la publicación periódica de la Historia.

GARCIA MARTINEZ, Ceferino: «Reportaje apasionado...», art. cit., en B.A.I.F.H.P., año XXXI, Madrid, 1-VI-1975, nº 110-111, pp. 23 a 36.

JORDA, Luis: «Sellos de Correos». Barcelona, 1950, y MAJO TOCABENS, J.: «Origen de los sellos y de sus coleccionistas». Barcelona, 1950.

(67) Estas medidas encajan dentro del programa de modernización de la infraestructura del país que las Cortes del bienio constitucional adoptaron y que los gobiernos de Unión Liberal posteriores tuvieron el acierto de cumplimentar y de ampliar», afirma Nicolás SANCHEZ ALBORNOZ en la p. 13 de su magnífico artículo: «El movimiento postal de España entre 1846 y 1867. Correo y desarrollo económico», publicado en «Moneda y Crédito», Madrid, nº 114, 1971, pp. 75-88. Este artículo fue asimismo publicado de nuevo en el B.A.I.F.H.P., año XXVIII, Madrid, 1-VI-1972, nº 99-99, pp.12-17.

(68) Nicolás SANCHEZ ALBORNOZ, en su obra: «Jalones en la modernización de España», Barcelona, 1975, pp. 87-97, desarrolla un interesantísimo epígrafe que titula «La progresión de la comunicación postal». En él analiza detenidamente el movimiento general de cartas y pliegos en España durante los años 1846 a 1878-1879 y obtiene de este análisis las siguientes conclusiones: «...En dos años, de 1854 a 1856 el movimiento postal aumentó un 20 %, para subir un 41, un 28 y un 17 % en cada uno de los tres bienios siguientes. El producto no subió de la misma manera. El primer año, después de la reducción de la tarifa, los ingresos disminuyeron drásticamente, como era de suponer: de 8.01 millones de pesetas recaudadas en 1853, bajaron a 5,14 en 1855; pero volvieron a ascender en seguida y lo que es tanto o más importante, se mantuvieron por encima de las erogaciones que insumía una explotación en ampliación continua. El Gobierno había apostado con acierto al crecimiento. El incremento superó las expectativas y la recaudación no sólo solventó los gastos ordinarios, sino que financió la extensión de la red postal», pp. 89-90.

estrechamente de las exigencias de la economía, pero paralelamente puede incidir decisivamente a impulsarla si consigue imprimir un aumento en el volumen de la correspondencia cursada, una mayor frecuencia y velocidad a su transporte y distribución, y un abaratamiento de los servicios que presta.

El estudio de las tarifas postales permite afirmar que hasta 1850 el correo español carecía de los requisitos necesarios para promover el progreso de nuestro país. Este hecho es tanto más lamentable si tenemos en cuenta que el siglo XVIII se inició con inmejorables perspectivas. La fecha de 1716, con la que comienza nuestro trabajo, marca un hito en la historia postal hispana y, en general, europea. Por iniciativa del primer monarca borbón, España se convirtió en la primera nación que rescató el servicio de correos de las manos de explotadores particulares para convertirlo en una rama de la Administración Pública. (Portugal el segundo país que procedió a la incautación del Correo no consiguió hacerla efectiva hasta 1797; Francia inició la reversión al Estado en 1792 pero la ultimó en 1804; Alemania comenzó en 1819 este proceso pero no logró terminarlo hasta muy avanzada la segunda mitad del siglo XIX).

Sin embargo estas perspectivas se truncaron pronto porque el Gobierno concibió al Correo como una renta de la que era preciso obtener los máximos beneficios posibles. Durante la primera mitad de la decimoctava centuria el Estado practicó una política postal incoherente y desafortunada. Impulsado por el objetivo primordial de procurar saneados ingresos al Erario, recurrió preferentemente al sistema de arrendar la explotación de los servicios postales a asentistas particulares (sistema evidentemente cómodo y lucrativo). Los perjuicios que la adopción de este método ocasionaron al Correo son evidentes: los arrendatarios le convirtieron en víctima de sus especulaciones, sin preocuparse en absoluto de promover la expansión de sus actividades, ni, mucho menos, un abaratamiento de sus servicios.

La tarifa de 1716 fue calculada para que resultase rentable. La infraestructura postal del país (paradas de posta, correos de a caballo y de a pie) determinaba, por sí misma, la carèstia del transporte. La consideración del peso de la correspondencia y de la distancia a recorrer para llevarla a sus destinos resultaban fundamentales. El aumento de las arrobas a conducir significaba o desacelerar la marcha de los correos (lo cual engrosaba sus salarios) o multiplicar el número de los expedidos (lo que se traducía también en un aumento de los gastos); la ampliación de la distancia a recorrer suponía incrementar la frecuencia de los relevos de caballerías en las paradas de posta; en suma, encarecía los costes de conducción.

Pero hay más. La tarifa de 1716 quedó, como hemos visto, reducida a papel mojado. Tan sólo se observó en la Administración de Correo General de Madrid. En las restantes oficinas de correos del reino los precios de porteo vigentes hasta 1779 fueron tremendamente dispares y arbitrarios.

A finales de 1768 Carlos III completó y ultimó el proceso de incorporación del correo a la Corona. Finalizado el monopolio de los Carvajal en América, se organizó una Administración Postal, inserta en los cuadros de la burocracia estatal de manera efectiva. Este progreso no entrañó modificación alguna en la consideración del Correo; el Ramo era una Renta, cuyos excedentes debían verse para financiar la construcción de caminos y la ampliación de las líneas de posta. Si en este sentido la intención gubernativa resulta encomiable, en cuanto que trataba de mejorar la infraestructura de las comunicaciones, de hecho, quedó desvirtuada. A pesar de que los ingresos postales fueron en progresivo aumento, Correos solía finalizar sus años económicos con saldo deficitario por la necesidad de hacer frente a multitud de gastos estatales extraños; las sumas dedicadas anualmente a Caminos fueron siempre exiguas por esta razón.

Desde 1779 hasta 1816 (hasta 1820, en realidad) los apuros financieros del Antiguo Régimen motivaron un progresivo y creciente agudizamiento de la presión fiscal —creo que no es totalmente inadecuado denominarlo así— sobre el correo. Las tarifas postales, elaboradas sobre una cada vez más sutil manipulación de los criterios peso y distancia, experimentaron un encarecimiento considerable.

La obra tarifal del Trienio Liberal no resulta especialmente significativa. El desquicio administrativo en que la Guerra de la Independencia y el ocaso del Antiguo Régimen sumieron al país, tuvo lógicamente efectos negativos sobre el correo. La magnitud de la obra a realizar por las Cortes y la breve duración del período constitucional pueden ayudarnos a entender su actuación en el terreno de las tasas postales. La cuantía de los porteos se estableció sobre los dos criterios tradicionales; si bien, el afán de lograr la máxima equidad impuso una utilización mucho más meticulosa de ambos.

Al finalizar el reinado de Fernando VII, en septiembre de 1833, el correo español marchaba muy por detrás de las exigencias del país. La nueva situación económico-social —nacimiento de una nueva sociedad burguesa—, con nuevas vertientes intelectuales, y cierta recuperación cultural determinaron el nacimiento de la prensa moderna en España. El nacimiento del «cuarto poder» va a desempeñar un papel decisivo en el cambio de mentalidad respecto al Correo. El poder del periodismo en la captación y manejo político y cultural de las masas hizo comprender

a los sucesivos gabinetes ministeriales (sin distinción de tendencias) la necesidad de proteger, alentar y controlar su fuerza.

En el terreno de las tasas postales, la actuación estatal respecto a las publicaciones impresas puede, a grandes rasgos, resumirse así: En 1835 Correos decide incluir a los impresos en general (hasta 1836 no se diferenciaron los periódicos) en sus actividades habituales y estipula unos precios de porteo, cuyas variaciones vienen determinadas por la dimensión, temática, presentación y distancia a recorrer. Las tasas así fijadas, verdaderamente caras, resultaron a las editoriales más ventajosas que las vigentes en los sistemas comunes de transporte (carros y galeras aceleradas). La baratura proporcional que procuraban los servicios postales y la ventaja de su superior celeridad determinaron un aflujo masivo de impresos a las oficinas de correos. La creciente demanda de los empresarios tuvo beneficiosas consecuencias en cuanto que forzó al Gobierno a acometer una decidida expansión de los medios de acción postal.

Al iniciarse el decenio de 1840 Correos tenía planteados serios problemas que recababan reformas urgentes. Por una parte, las tasas postales establecidas comportaban serias complicaciones, obstáculos y confusiones a la contabilidad del ramo y al trabajo de sus empleados; por otra, la ampliación de sus actividades amenazaba seriamente (desde luego de forma momentánea, pero esto no se quiso comprender) su rentabilidad. Las soluciones buscadas a estos problemas fueron: abandonar la consideración de la distancia para imponer el peso como criterio único en la fijación de los portes; adoptar la «intervención recíproca» para llevar a cabo una estadística postal, y encarecer, con carácter general, las tarifas. En suma, el Estado dio marcha atrás en el proceso iniciado tan sólo cinco años antes de adecuar el correo a las necesidades de la nación. Demasiado tarde. La prensa le obligará a deponer esta actitud. A finales de 1849 el periodismo español había conseguido sustituir la ecuación Correos: Renta por la de Correos: Servicio Público.

La adopción del método de franquear previamente la correspondencia, a precios sensiblemente más baratos; el despliegue económico general que España conoció durante la década de los 50 y la progresiva utilización por el correo del ferrocarril obraron el resto. Mediado el siglo XIX el Correo hispano había conseguido salvar la barrera que le separaba del país.