

# RELACIONES POSTALES DE ESPAÑA CON INGLATERRA CORRESPONDENCIA DE ESPAÑA A LONDRES A TRAVÉS DE BARCOS COMERCIALES (SHIP LETTER)

Andrés García Pascual – Orlando Pérez Torres

*Esta sección de “O Curruncho” la comparto, en esta ocasión, que espero no será la última, con mi amigo Orlando, un gallego de nacimiento con medio corazón asturiano.*

*Orlando ha sido la piedra angular de este arco, con su entusiasmo y trabajo ha logrado el buen fin de la obra; mi colaboración ha sido limitada, aportando piezas, planteando interrogantes e intercambiando datos, en larguísimas conversaciones telefónicas. Conversaciones y correos que extendimos a otros amigos como Jean-François Estel, Carlos Celles o Mario Mirman, entre otros, a los que queremos agradecer su ayuda y paciencia.*

*Nuestra colaboración comenzó con una serie de interrogantes sobre las tarifas aplicadas a cartas circuladas de España a Inglaterra por vía marítima, que se fueron despejando cuando diferenciamos entre las transportadas por barcos privados (ship letter) y las que iban por línea regular (packet boat). Después de muchas vueltas, datos y cálculos, fueron encajando y hoy podemos presentar este trabajo con la vocación de ayudar a los coleccionistas y facilitarles la identificación de los porteos ingleses.*

*Este no pretende ser un trabajo original sino, más bien, la puesta en orden de datos dispersos y de difícil localización para la mayoría de los aficionados.*

Uno de los primeros correos regulares establecidos en Inglaterra fue el de Dover, que se creó para la transmisión de despachos para y desde el continente europeo. Las cartas no siempre fueron despachadas a través del correo oficial (*King's Post*) ya que frecuentemente los capitanes de los barcos mercantes transportaban correspondencia fijando sus propias tarifas por su transporte. Este sistema fue visto con mucho recelo por parte de las autoridades ya que eran frecuentes en aquella época las conspiraciones contra el estado. Por ello, desde el año 1591 estuvo prohibido el transporte de la correspondencia entrante en Inglaterra procedente del extranjero por otro medio que no fuera el oficial *King's Post*.

En 1619 el correo procedente del extranjero fue separado del resto de la correspondencia y Matthew De Quester fue designado por el Superintendente a cargo de correo extranjero para supervisar y controlar este servicio.

La situación cambió a partir de la Ordenanza de 1657 y del Acta de 1660 que establecieron un reglamento para las cartas traídas por buques mercantes privados, conocidos como “*Ship Letters*”.

Estas leyes establecen que: “las cartas serán requeridas para ser entregadas al *Postmaster* (Administrador de correos) del puerto de entrada, quien las enviará a Londres, vía terrestre, donde se les cargará el porteo adecuado”

“Ninguna tasa se pagará al *Shipmaster* (Capitán del barco) por las cartas que deberá entregar en el *Post Office* (oficina de correos), ni ninguna multa le será impuesta si las cartas no fueran entregadas”

No obstante y con el objeto de favorecer este sistema, los *Postmaster* se pusieron de acuerdo y convinieron en entregar un penique al *Shipmaster* por cada carta entregada. Como los *Postmaster* cargaban la *Inland Rate* (tarifa interior británica) todavía les quedaba margen comercial para efectuar este pago.

El Acta de 1711 revisó las tarifas para la correspondencia del extranjero y oficializó e hizo legal el pago de un penique al *Shipmaster* que se venía haciendo de forma oficiosa.

Sin embargo seguía siendo práctica habitual depositar las cartas para Londres en los *Penny Post* sin pasar por la *Post Office*. Esto suponía un considerable ahorro para el receptor de la carta, ya que solo debía de pagar un penique en lugar de la correspondiente *Foreign Rate* que debería de abonar si la correspondencia se llevaba a la *Post Office* como establecía la ley. ¿Qué interés oculto podría tener un *Shipmaster* para renunciar a la recompensa de la entrega de las cartas? Probablemente evitar levantar la sospecha de haber fondeado en puertos extranjeros.

En 1790 un empleado del departamento de la correspondencia con el extranjero, Frederick Bourne, sugirió un sistema mediante el cual las cartas traídas mediante barcos comerciales pagarían una tasa de 4 peniques por carta sencilla a la que se añadiría el *Inland Postage*. Esta propuesta fue aceptada y el 10 de septiembre de 1799 se abrió la *Ship Letter Office*. A ningún barco le era permitido descargar su mercancía hasta que las cartas que trajera fueran depositadas en el *Post Office*.

Las cartas, una vez depositadas en *Post Office* eran marcadas con un sello con la leyenda SHIP LETTER y el nombre del puerto de destino. De esta manera se podía calcular sin dificultad en destino la *Inland Rate* que era preceptivo añadir a la *Ship Letter Rate*.

Los primeros sellos empleados tenían forma oval, con una corona en su interior rodeada por la leyenda SHIP LETTER en la parte superior y en la inferior el nombre de la población. Gradualmente fueron sustituidos por otros que solo presentan la leyenda SHIP LETTER y el nombre de la población en dos líneas (según el puerto de destino

su nombre puede aparecer en la parte superior o en la inferior) con un recercado que bordea todo su perímetro.

En 1814 una posterior *Ship Letter Act* (Acto f 39 Geo. III, cap. 76) aumentó de 4 a 6 peniques la tasa por cada carta de menos de ¼ de onza de peso. Al igual que hasta entonces se debía de añadir el *Inland Postage*, de acuerdo con la distancia entre el puerto de entrada y la población de destino.

Con motivo de las guerras napoleónicas entre Inglaterra y Francia, en 1815 se subió un penique el Ship Letter Rate para abastecer las vacías arcas de Inglaterra.

Con la reforma postal llevada a cabo por iniciativa de Sir Rowland Hill que entró en vigor el 10 de enero de 1840, se pasó a aplicar una tarifa uniforme *Private Ship Letter Rate* de 8 peniques por cada cuarto de onza. Esta tasa se aplicaba desde el puerto de embarco de la carta hasta la población final de destino, sin ser necesario añadir ningún porteo adicional en concepto de *Inland Rate*.

#### SHIP LETTER RATE

Desde 1790	4 peniques por cada ¼ de onza + Inland Rate
Desde 1814	6 peniques por cada ¼ de onza + Inland Rate
Desde 1815	8 peniques por cada ¼ de onza + Inland Rate
Desde 1840	8 peniques por cada ¼ de onza

#### INLAND RATE 1796 (Act of 37 Geo. III, Cap 18)

Entre Inglaterra, Gales y Berwick	Por cada ¼ de onza
Menos de 15 millas	3d.
De 15 a 30 millas	4d.
De 30 a 60 millas	5d.
De 60 a 100 millas	6d.
De 100 a 150 millas	7d.
Más de 150 millas	8d.

Para Escocia

Se añade 1d. más

INLAND RATE 1801 (Act of 41 Geo. III, Cap 7)

Para toda Gran Bretaña	Por cada ¼ de onza
Menos de 15 millas	3d.
De 15 a 30 millas	4d.
De 30 a 50 millas	5d.
De 50 a 80 millas	6d.
De 80 a 120 millas	7d.
De 120 a 170 millas	8d.
De 170 a 230 millas	9d.
De 230 a 300 millas	10d.
Por cada 100 millas más	1d.

INLAND RATE 1805 (Act of 45 Geo. III, Cap 11)

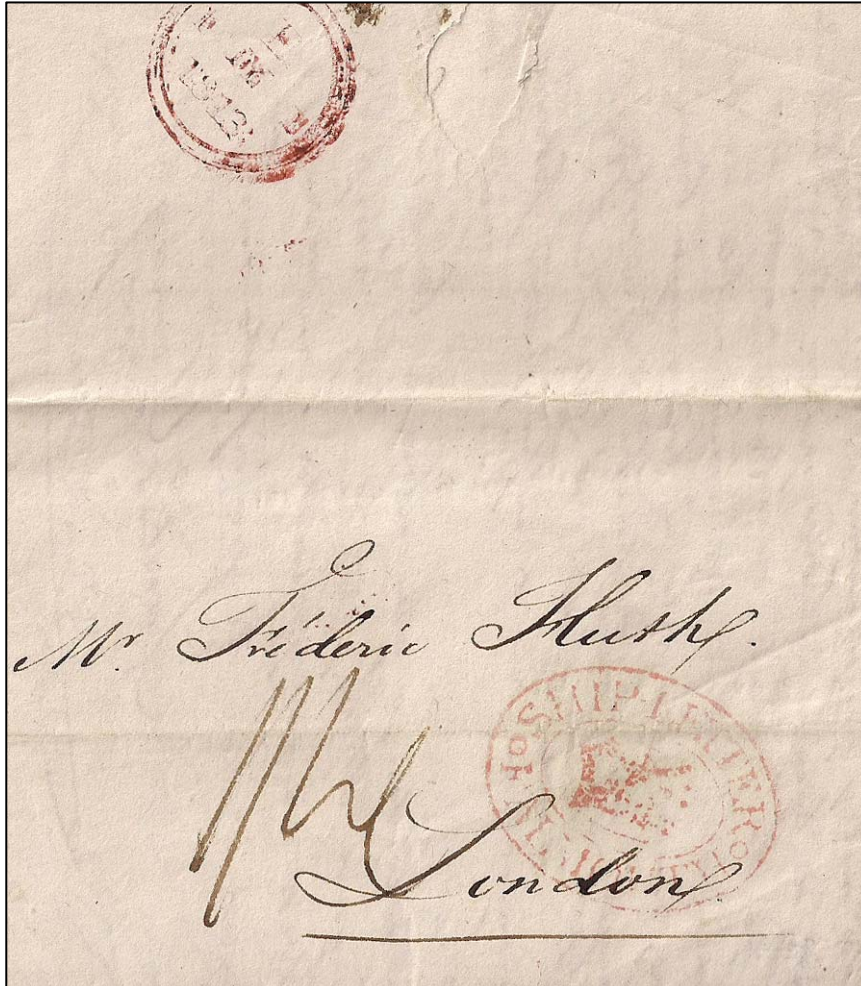
Para toda Gran Bretaña	Por cada ¼ de onza
Menos de 15 millas	4d.
De 15 a 30 millas	5d.
De 30 a 50 millas	6d.
De 50 a 80 millas	7d.
De 80 a 120 millas	8d.
De 120 a 170 millas	9d.
De 170 a 230 millas	10d.
De 230 a 300 millas	11d.
Por cada 100 millas más	1d.

INLAND RATE 1812 (Act of 52 Geo. III, Cap 88)

Para toda Gran Bretaña	Por cada ¼ de onza
Menos de 15 millas	4d.
De 15 a 20 millas	5d.
De 20 a 30 millas	6d.
De 30 a 50 millas	7d.
De 50 a 80 millas	8d.
De 80 a 120 millas	9d.
De 120 a 170 millas	10d.
De 170 a 230 millas	11d.
De 230 a 300 millas	12d.
De 300 a 400 millas	13d.
De 400 a 500 millas	14d.
De 500 a 600 millas	15d.
De 600 a 700 millas	16d.
Más de 700 millas	17d.

## Ejemplos de aplicación de las tarifas “Ship Letter”

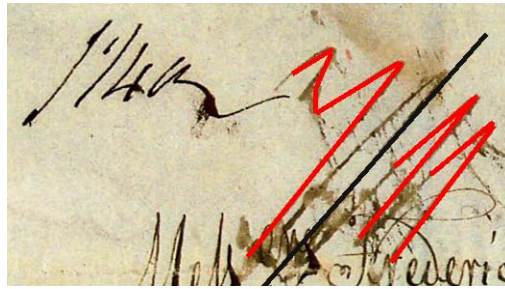
1.- DE CORUÑA A LONDRES, VIA FALMOUTH FECHADA EN 1813 (Menos de ¼ de onza de peso).



Ship Letter Rate de 1790 por cada ¼ de onza 4d.  
Inland Rate de 1812 (Falmouth – Londres: 275 millas) 12d.  
Total: 18d. = 1s. 4d. ( 1/4 )



2.- DE CORUÑA A LONDRES, VIA PLYMOUTH FECHADA EN 1815 (De 1 a 1  
 ½ onzas, 5º escalón de peso).



Ship Letter Rate de 1815 por cada ¼ de onza 8d.  
 Inland Rate de 1812 (Plymouth – Londres: 220 millas) 11d.  
 Total: 19d. x 5 = 95d. = 7s. 11d. ( 7/11 )





3.- DE CORUÑA A LONDRES, VIA GRAVESEND FECHADA EN 1823 (Menos de ¼ de onza de peso).



Ship Letter Rate de 1815 por cada ¼ de onza

8d.

Inland Rate de 1812 (Gravesend – Londres: 26 millas)

6d.

Total: 14d. = 1s. 2d. ( 1/2 )





4.- DE SEVILLA A LONDRES, VIA FALMOUTH FECHADA EN 1836 (De ¼ a ½ onza, 2º escalón de peso).



Ship Letter Rate de 1815 por cada ¼ de onza 8d.  
 Inland Rate de 1812 (Falmouth – Londres: 275 millas) 12d.  
 Total: 20d. x 2 = 40d. = 3s. 4d. ( 3/4 )



5.- DE SEVILLA A LONDRES, VIA FALMOUTH FECHADA EN 1837 (Menos de ¼ de onza de peso).

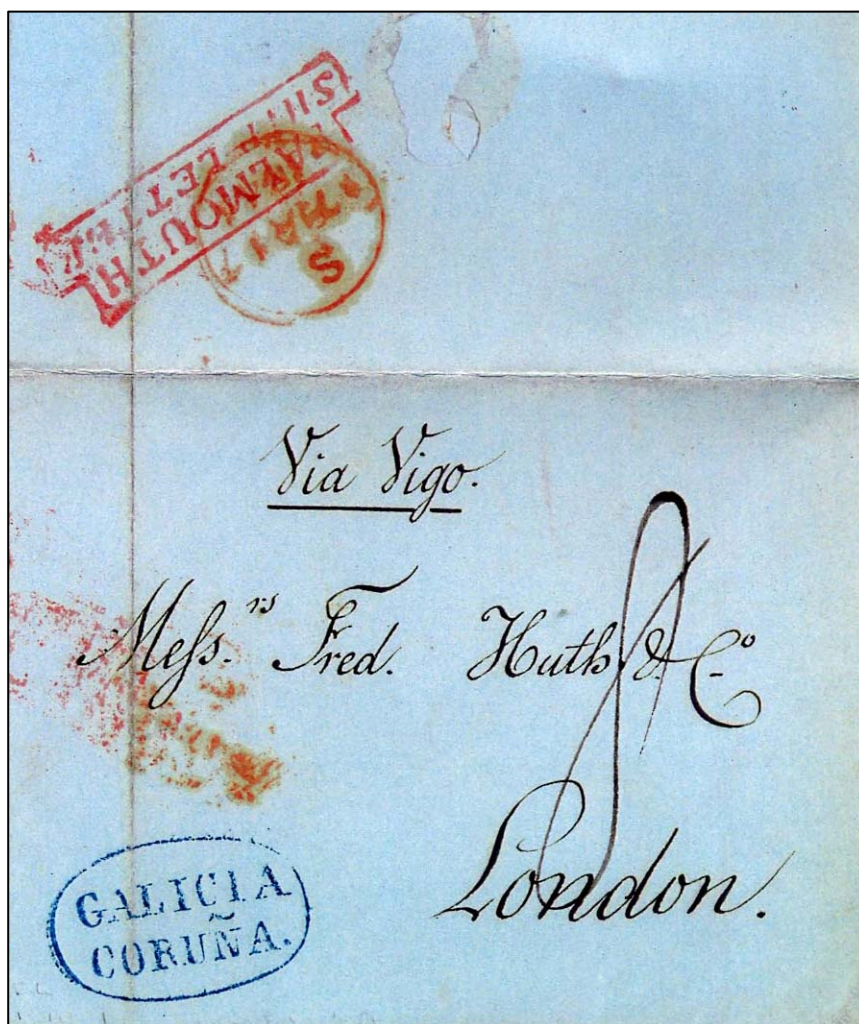


Ship Letter Rate de 1815 por cada ¼ de onza	8d.
Inland Rate de 1812 (Falmouth – Londres: 275 millas)	12d.
Total: 20d. = 1s. 8d. ( 1/8 )	





6.- DE CORUÑA A LONDRES, VIA FALMOUTH FECHADA EN 1840 (Menos de ¼ de onza de peso).



Ship Letter Rate de 1840 por cada ¼ de onza

8d.

Total: 8d. = 8

Orlando Pérez Torres  
Andrés García Pascual