

CARTOGRAFÍA POSTAL ESPAÑOLA (IV)



**Fernando Aranaz del Río / FRPS,L
(Doctor Ingeniero Geógrafo
y Académico de Número)**



Como continuación a las partes I, II y III publicadas respectivamente en los números 4, 5 y 6 de Acadēmvvs, vamos a seguir avanzando en el desarrollo de la cartografía española y sus implicaciones, cuando se inicia el siglo XVIII, que ha de ser considerado como de vital importancia para la ciencia y la cartografía española. Sin embargo, los principios no fueron fáciles.

El último rey de la Casa de Austria, Carlos II, fue el producto final de lo que se ha llamado “la bárbara consanguinidad de los Habsburgo”. Débil, incapaz, enfermo, dominado por su madre y su entorno, en manos de malos consejeros y favoritos, impotente... era el reflejo de un Estado sin pulso y de una sociedad incapaz de reaccionar. Fue llamado “El hechizado” y estuvo sometido a constantes exorcismos para intentar que tuviera descendencia, pero todo fue inútil.

Los embajadores de las principales potencias manobrabran para que en su testamento dejara la corona española a un Borbón francés o a un heredero alemán de la Casa de Austria. Cualquiera que fuera su decisión, la parte contraria no la aceptaría, por lo que la confrontación parecía evidente. En manos de los Austrias alemanes o en manos de los Borbones franceses, la corona española desequilibraba el sutil juego de la política europea para impedir un poder hegemónico en el continente europeo. Sin olvidar la existencia de un imperio colonial español.

La denominada Guerra de Sucesión originaría incluso problemas internos, ya que dentro de España los territorios tradicionalmente partidarios de una corona descentralizada (Aragón, Cataluña, Valencia) se pusieron al lado del pretendiente austríaco, mientras los restantes que deseaban la existencia de un Estado fuerte y centralista, apoyaron la designación testamentaria de Felipe de Anjou (Felipe V).

El triunfo de los Borbones, tras la toma de Barcelona en 1714, último reducto de la resistencia de los partidarios del pretendiente de la Casa de Austria, trajo como consecuencia la desmembración del imperio europeo español con la firma del Tratado de Utrecht, así como la pérdida de Gibraltar en 1704 y la de Menorca que permaneció bajo dominio británico entre 1713 y 1782.

Esto supondría la incorporación de España a Europa en casi todos los aspectos de la vida nacional y entre ellos, como parece obvio, en el desarrollo de las ciencias y de la cartografía de los correos y de los caminos por donde debían transitar.

En el orden científico, se van a crear numerosos centros, como la Real Academia de Guardiamarinas de Cádiz, Reales Seminarios de Nobles de Madrid y de Valencia, Real Academia de Matemáticas de Barcelona, Academia de Artillería de Ocaña y Segovia, Real Academia de Matemáticas en el Cuartel de Guardias de Corps de Madrid... en donde estudiarán y se formarán todos aquellos que en la segunda mitad del siglo darán un formidable empuje a las ciencias geográficas y cartográficas.

Felipe V desea construir un mapa de España del que carecía nuestro país. Y además hay que formar oficiales de artillería y de marina, con el objetivo de neutralizar el poderío naval inglés (recuérdense nombres como Trafalgar o la defensa de Santa Cruz de Tenerife). Y estos modernos oficiales deben conocer las matemáticas, la astronomía, la geografía, la cartografía terrestre y náutica...

En 1711 incluso antes de acabar la Guerra, Felipe V crea el Cuerpo de Ingenieros Militares, que llevará a cabo una importante actividad cartográfica desde su creación.

En 1720 se publicó el mapa “Nueva Descripción Geográfica del Principado de Cataluña”, realizado por Josep Aparici i Mercadal, en cuatro hojas y a escala aproximada 1:210.000.

Entre 1739 y 1743 se lleva a cabo un Mapa General de España, obra de los padres jesuitas Martínez y de la Vega, en 36 hojas y a escala aproximada 1:440.000.

Durante el reinado de Felipe V (1700-1746), con el breve período de su hijo Luis I (de 15 de enero a 31 de agosto de 1724), se estableció una vía de colaboración con Francia, que permitió que en la expedición dirigida por La Condamine, enviada a Perú con la finalidad de medir un grado del arco de meridiano en la zona ecuatorial, participaran los oficiales de la Marina española Jorge Juan y Antonio de Ulloa.

De estas experiencias y de los contactos habidos con los científicos franceses nació el proyecto de Jorge Juan de realizar la triangulación geodésica de España, tal como la había iniciado en Francia, en 1733, Jacques Cassini.

EL CORREO A LA LLEGADA DE LOS BORBONES

Con la llegada de Felipe V, en 1701, se iniciará una nueva etapa en la concepción ideológica de los servicios de correos. La importancia en todos los órdenes (social, económico, político...) del correo hace que en la concepción de un Estado fuerte y centralista se pretendan centralizar y absorber para sí mismo estos servicios, pero no como un hecho aislado, sino en el contexto general de absorber “todas las alcavalas, tercios reales, cientos de millones y demás rentas, derechos y oficios que por cualquier título, motivo o razón se hubieran enajenado y desagregado de ella”.

Esta disposición de Felipe V, en 1706, señala una frontera en las características de los servicios de correos. Sin embargo, la realidad fáctica del Estado no estaba preparada para tal cambio de estructuras. Y hubo necesidad de volver a los arrendamientos, pero ahora por plazo fijo a diferencia de lo pactado en épocas anteriores. Había que resolver el colapso producido en los servicios de correos.

El 1 de agosto de 1707 se arriendan por cuatro años a D. Diego de Murga, marqués de Monte Sacro.

El 10 de agosto de 1711, cumplido un primer período de cuatro años se vuelven a arrendar, ahora por cinco años, a D. Juan Francisco de Goyeneche.

Consolidada la dinastía borbónica y mejoradas las condiciones políticas y económicas, llegaba la hora de acometer definitivamente mayores empresas que, a medio plazo, repercutirán en la mejora de los servicios de correos.

Tras la guerra de Sucesión, España se define con contornos mucho más precisos y en el interior de la Península se difuminarán las fronteras existentes entre Castilla y los territorios de la antigua Corona de Aragón. Por un Real Decreto de 19 de noviembre de 1714 se suprimieron las fronteras entre ambos Reinos y por una Real Instrucción de 1717 se trasladaron estas aduanas a la frontera con Francia y a los puertos marítimos del litoral, y aunque los resultados no fueron completos se consiguió una libertad aduanera interior en toda la Península excepto en las provincias vascas y en Navarra.

El 8 de julio de 1716, sin esperar a la cancelación del contrato vigente, se nombra a D. Juan Tomás de Goyeneche, Juez Superintendente y Administrador de las Estafetas de dentro y fuera de España y el correo pasa a depender administrativamente del Ministerio de Estado a través de la Secretaría de Despacho Universal de la Real Hacienda.

A partir de este momento el correo en España sufre una rápida y radical transformación. Cronológicamente, se producen una serie de acontecimientos que por su importancia deben ser destacados:

- Real Orden de 7 de diciembre de 1716 restringiendo y reglamentando la franquicia de la correspondencia oficial y creando un sello en tinta con el escudo real de Castilla y León que había de estamparse en los sobres de los pliegos oficiales.

- Decreto de 7 de diciembre de 1716 relativo al cobro a los destinatarios de los portes de las cartas, publicándose una tarifa como función de dos variables: peso y distancia.

Al mismo tiempo se tarifican los portes de la correspondencia que proviene del extranjero: de París y León (Lyon); de Burdeos, Tolosa (Toulouse) y lugares de su circunferencia; de Baiona; de Olanda (sic) y Flandes; de Inglaterra; y de toda la Italia.

Dada la importancia de estas disposiciones, como primer intento serio de estructurar el correo español, serán analizadas más adelante.

Durante esta época a la Administración de Correos en Madrid se fueron agregando establecimientos similares en Cataluña, Valencia, Navarra, Cádiz, Bilbao, Valladolid, Salamanca y Santander.

El 18 de mayo de 1717, D. Juan de Azpiazu sustituye a Goyeneche como Superintendente y Administrador de las Estafetas.

- Real Orden de 23 de abril de 1720 aprobando las primeras Ordenanzas “Reglamento general expedido por Su Majestad para la dirección y gobierno de los oficios de Correo Mayor y Postas de España en los viajes que se hicieren, y exenciones que han de gozar y les están concedidas a todos los dependientes de ello”.

El Reglamento de 1720 constituye un hito fundamental en la vida del correo español y a él le dedicaremos un tratamiento especial.

El 29 de junio de 1727 el Rey nombra a D. José Palacios Juez Superintendente y Administrador General de Estafetas, Correos y Postas de dentro y fuera del Reino. Hasta entonces venía ocupando el puesto de Contador Interventor de la Renta de Estafetas y Postas.

En 1732, se autoriza el establecimiento de los primeros servicios nocturnos.

En 1736, Blas Alonso de Arce, primer oficial interventor de la Estafeta General de Castilla, publica su “Descripción general para escribir a todas las ciudades de España”.

Como el correo sigue sin funcionar, hacia 1736-1737 se vuelve al arrendamiento de estafetas y postas, hasta

1742, en que de nuevo se reorganiza el Oficio de Correo Mayor de Castilla en Madrid o Estafeta General de Castilla, como también era conocida.

Felipe V, ya en los últimos tiempos de su reinado, introdujo la utilización de los coches de viaje como medio de transporte y dada la conexión que el sistema podría tener para con las postas y los correos, estableció que este nuevo servicio de sillas de postas que a modo de ensayo debía establecerse desde el 1 de enero de 1739 a los Reales Sitios de El Pardo, Aranjuez, San Ildefonso y La Granja, estuviese a cargo del Correo y agregado a su Administración general.

Se concedía a los dependientes que se emplearan en este manejo, las mismas “preeminencias que gozan los de correos y postas”, según reza otra Real Orden de 19 de enero del mismo año, complementaria de la anterior.

Según la información de Pablo de Alzola en “Las obras públicas en España. Estudio Histórico” (Bilbao, 1899), las sillas de postas eran de dos y de cuatro ruedas: las primeras para discurrir por los caminos mejor habilitados y las otras para los más difíciles.

Las ideas de progreso de Felipe V iban desarrollándose poco a poco. El 28 de febrero de 1742 aprobaba unas proposiciones de D. Diego Rudolph para “establecer un servicio de coches en diligencia, de seis o cuatro asientos, a los sitios reales y en las principales carreras del reino y poner hosterías como había en Francia e Italia para comodidad de los viajeros”. De acuerdo con su proposición, el 1 de febrero de 1743 debía de entrar en servicio la carrera de Castilla la Vieja, por Burgos, hasta Irún. Estos coches partirían dos veces por semana, con la obligación de andar de día y de noche a razón de veintidós leguas diarias. El contrato tenía una duración de doce años y en los seis primeros no podía haber subastas de nuevos servicios.

Pero algo extraño debió de pasar, ya que Juan Bautista Lavañini que tenía arrendadas desde el 1 de septiembre de 1739, por un plazo de seis años las estafetas del reino de Valencia y las carreras generales de Madrid a Valencia y a La Mancha, obtuvo un contrato de fecha 17 de agosto de 1742, por seis años, para el servicio “de los Sitios Reales y demás parajes donde fuese la corte”.

El 19 de noviembre de 1743, el Rey aprobó unas nuevas ordenanzas para observar desde primeros de diciembre, “en los Oficios de Correo Mayor de Castilla, y Italia, en Madrid”. Consta de veintiocho Ordenanzas, creándose entre otros el servicio de apartados.

Pero lo más interesante de las mismas es la obligación de marcar todos los sobrescritos con el porte, según tarifas, a la llegada:

“Ordenanza VIII: ... y que puesto a su vista todo cuanto traen (las valijas), se haga separación por clases de Paquetes de Pliegos, de cartas dobles, de Cartas de pliego, y de medio pliego, y que en cada clase se pongan menudamente los portes correspondientes, según las Tarifas.”

“Ordenanza XXI: ... de que algunas personas suelen desconfiar de si es más o menos el porte de sus Cartas... Asimismo, manda su Mag. que en todos los sobrescritos

de Pliegos y cartas, por sencillas que sean, se señale o escriba el porte, que se deba pagar.”

En 1744, se aprobó el reglamento para viajes a la ligera dentro y fuera de España.

Cuando el 9 de julio de 1746 fallece Felipe V en Madrid podemos decir que se han puesto los cimientos para el nuevo servicio de correos. Su organizador y administrador principal D. Juan Azpiazu, nombrado por el Rey el 29 de junio de 1727, lleva diecinueve años al frente de los mismos y todavía cumplirá otro año más, hasta el 17 de junio de 1747.

Durante el reinado de Felipe V, también se ponen las bases para el desarrollo de los transportes, todavía incipientes, en España. Por una provisión del Consejo de 21 de enero de 1730, se reanuda la vigencia de los privilegios y provisiones expedidos a favor de las carreteras de la Real Cabaña de Carreteros que, constituida en 1479, se ocupa de los transportes de mercancías junto con los sistemas de arrieros.

De esta misma época, 1730, datan las primeras ideas para construir un camino carretero entre Santander y Reinosa. Su intención era facilitar el comercio de lanas para la exportación que desde Burgos se dirigía a los puertos de la costa cantábrica, facilitando la alternativa Santander frente a la habitual de Bilbao, con mejores comunicaciones y menores derechos de exportación.

LA CARTOGRAFÍA DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN

En toda la cartografía del siglo XVII hemos visto cómo las planimetrías obviaban cualquier referencia a la red española de caminos. Lo normal era encontrar una representación de los cursos de agua, de los núcleos de población y, a lo más, de las divisiones administrativas.

Solamente muy a finales de este siglo empezaron a representarse las vías de comunicación. Así las encontramos en “Corona Portugalliae cum edaffinibus Regnis Hispanicis”, mapa que comprende el norte de Portugal, Galicia, Asturias y Cantabria y partes de Vizcaya, Castilla-León y Extremadura, de Jacodus Robijn, Amsterdam, 1696.

Cuando llega la guerra de Sucesión (1701-1714), por influencia europea, que toma partido por alguno de los contendientes, empieza a ser más frecuente encontrar en los mapas las redes de comunicaciones.

Así lo percibimos en “Regna Hispaniarum atque Portugalliae”, dedicado al archiduque Carlos, pretendiente al trono de España, de Gerardo Valk, Amsterdam, 1704; “Novissima et Accuratissima Regnorum Hispaniae et Portugalliae”, con un retrato del archiduque Carlos, de Frederick de Witt, Amsterdam, 1707, y del que se hicieron varias ediciones; “Theatrum Martis in Hispania et Portugallia” de Abraham Allard, grabador y vendedor de Leiden, Amsterdam, 1710; “A new and exact map of Spain and Portugal” del británico Herman Moll, Londres, 1711;



“Nueva Descripción Geográfica del Principado de Cataluña” realizado por Josep Aparici i Mercadal, en cuatro hojas, en 1720, pero circunscrito exclusivamente a algunos caminos de Cataluña.

EL DECRETO DE 7 DE DICIEMBRE DE 1716

Ya hemos señalado anteriormente cómo el 7 de diciembre de 1716 se dictó un Decreto relativo al cobro a los destinatarios de los portes de las cartas, publicándose una tarifa como función de dos variables: peso y distancia. En el Cuadro I se incluye la referida tarifa.

Por el peso, la correspondencia se clasifica en tres grupos:

- carta sencilla
- carta doble
- paquete (por onza, que equiva-

le a 28,7 gramos).

Por distancia, aparece dividida territorialmente España en quince áreas o regiones:

por citar solamente algunos de los más tempranamente aparecidos.

Si nos referimos a España, encontramos un primer esbozo de las vías de comunicación en el ya citado

CUADRO I

Reglamento que se ha de observar en la cobranza de los portes de las Cartas de dentro del Reyno

	Carta sencilla. — Mrs. de on.	Carta doble. — Mrs. de on.	Onza de paquete. — Mrs. de on.
De todas las cartas que banieron á esta Corte del Principado de Cataluña.....	30	30	40
De las islas de Mallorca y Ibiza.....	30	45	60
Del Reyno de Aragon.....	16	24	32
Del de Valencia.....	16	24	32
Del de Navarra.....	18	28	42
Del Señorío de Vizcaya.....	18	28	42
Del Reyno de Galicia.....	18	28	42
Del Principado de Asturias.....	18	28	42
De la Provincia de Burgos y Montañas.....	16	24	32
De la Provincia de Extremadura.....	16	24	32
De la Andalucía la alta.....	20	30	40
De Andalucía la baja.....	16	24	32
Del Reinado de Murcia.....	16	24	32
De Castilla la Vieja.....	12	18	24
La Nueva.....	12	18	24

Y se previene que á proporción de las distancias que ay á esta Corte de los expresados parages; se han de establecer los portes en los demas officios del Reyno; Y por los pliegos

certificados se ade llevar lo mismo que hasta agora se á practicado en esta Corte, observandose la misma regla en los demas officios del Reyno. Madrid á 9 de Diciembre de 1716.—

CUADRO II

Reglamento que se a de observar en la cobranza de los portes de Cartas de fuera del Reyno, segun sus distancias y lo que se practica en los Dominios de donde se dirigen.

	Cartas sencillas.	De medio pliego.	Carta doble.	Onza de paquete.
	Rs. de vn.	Rs. de vn.	Rs. de vn.	Rs. de vn.
De Paris y Leon á Madrid.....	3	4	6	12
Id. para Andalucía, Galicia, Extremadura y Portugal.	4	6	8	16
De Burdeos, Tolosa y logares de su circunferencia á Madrid.....	2	3	4	8
Id. para Andalucía, Extremadura, Galicia y Portugal.	3	5	6	12
De Italia á Madrid.....	1 $\frac{1}{4}$	2	3	6
Id. para Andalucía, Galicia, Extremadura y Portugal.	2	3	4	8
De Olanda y Flandes á Madrid.....	3	6	10	18
Id. para Andalucía, Extremadura, Galicia y Portugal.	7 $\frac{1}{4}$	10	12	22
De Inglaterra á Madrid.....	6	7 $\frac{1}{2}$	11	22 $\frac{1}{2}$
Id. para Andalucía, Extremadura, Galicia y Portugal.	8	12	14	24
De toda la Italia á Madrid.....	6	7 $\frac{1}{2}$	11	22 $\frac{1}{2}$
Id. para Andalucía, Galicia, Extremadura y Portugal.	8	12	14	24

Previénase que en la clase de las cartas de Madrid se deba entender las que huviere para las dos Castillas, Vizcaya, Navarra, Aragón, Valencia y Cataluña, mediante que las

mas de ellas las pueden recibir en derechura cada uno en sus Cajas por la parte del Rosellon, Orlou y Baiona. Madrid 2 de Diciembre de 1716.

- Principado de Cataluña
- Islas de Mallorca e Ibiza
- Reino de Aragón
- Reino de Valencia
- Reino de Navarra
- Señorío de Vizcaya
- Reino de Galicia
- Principado de Asturias
- Provincia de Burgos y Montañas
- Provincia de Extremadura
- Andalucía Alta
- Andalucía Baja
- Reino de Murcia
- Castilla la Vieja
- Castilla la Nueva.

Junto a esta tarifa “de las Cartas de dentro del Reino” se encuentra otra, Cuadro II, para las “Cartas de fuera del Reyno”, esto es París y León (Lyon), Burdeos y Tolosa (Toulouse), Baiona, Olanda (sic) y Flandes, Inglaterra e Italia.

EL REGLAMENTO DE CORREOS DE 1720

Como ya hemos indicado, el 23 de abril de 1720 se promulga una Real Orden aprobando las primeras Ordenanzas o Reglamento General del Correo que constituye el cuerpo de doctrina base durante muchos años para el correo español.

El texto completo es amplio y sale fuera del alcance y extensión de este trabajo, si bien tenemos que citar siquiera sea brevemente algunos de los detalles más significativos del mismo.

Durante los siglos XVI y XVII existe en España un servicio de postas bien establecido que sirve de soporte a un transporte rápido del correo y eventualmente a viajes de altos personajes que pueden hacerse asimismo bastante deprisa. Pero en esos siglos la relación entre las postas y los caminos no es muy estrecha: las postas se establecían por el Correo Mayor, directa o indirectamente mediante concesión, y era, por tanto, un asunto de la Corona, mientras que los caminos corrían a cargo de las autoridades locales y municipales.

Es en el siglo XVIII cuando asistimos a una mejor coordinación entre los servicios de correos y caminos, como consecuencia de la política centralizadora de los Borbones, que, por un lado, incorporan a la Corona el oficio de Correo Mayor, y, por otro, emprenden, con cargo a la Corona también, la construcción de la red de carreteras modernas de España.

Según el Reglamento, hay cinco modalidades de correos, una a caballo y cuatro a pie. La primera es la designada “en diligencia” como sinónimo de rapidez y los correos tenían obligación de hacer 30 leguas en veinticuatro horas, “que corresponde a cinco cuartos de legua por hora”, cuando seguían una carrera donde estaban establecidas las postas, reduciéndose el recorrido diario a 25 leguas si no existían postas en el camino a seguir.

Los correos de a pie podían servir los viajes “a las veinte”, “a las quince”, “a las doce”, o “a las diez”, entendiéndose que se obligaban a caminar, en un período de veinticuatro horas, también, 20, 15, 12 ó 10 leguas.

Es digno de subrayar el hecho de que la velocidad comercial de los correos “en diligencia” en el siglo XVIII correspondía a la bastante respetable a 30 leguas diarias, equivalente a casi 170 km.

José Ignacio Uriol en “Apuntes para una historia del transporte en España. Los viajes por la posta en el siglo XVIII y en los primeros años del siglo XIX” nos indica que el Reglamento de 1720 termina con la Relación de las Carreras de Postas, establecidas en España, y leguas que hay de distancias de unos a otros lugares, y que han de satisfacer los que hicieren viajes, y cobrar los Maestros de Postas.

No conocemos la fuente documental que habrá consultado J. I. Uriol, porque desde luego el texto publicado en los “Anales de las Ordenanzas de Correos de España” no menciona tal Relación. Tampoco hacen mención alguna otras obras consultadas, por ejemplo la historia del correo de Ortiz Vivas y la de Verdegay y Fiscowich, ni el libro de Rodríguez Campomanes “Itinerarios de las Carreras de Posta de dentro y fuera del Reyno”, de 1761.

J. I. Uriol señala además (?) que “en cada carrera figura el origen y el destino, el nombre del lugar donde se sitúa la posta, las distancias, en leguas, entre cada dos postas consecutivas, y las distancias totales. Las carreras son sólo 25, con un total de 1.265,5 leguas”.

Como existen tramos de carreras y postas que se repiten, descontando las duplicaciones, la red comprende 1.019 leguas y 274 postas, con una separación media entre postas de 3,7 leguas, aproximadamente 20,5 km.

Este servicio de postas podía utilizarse por los particulares “que corriesen a dependencias propias y no de mi Real Servicio”, que por tanto podían hacer las mismas velocidades diarias, si bien con ciertas condiciones recogidas en el Reglamento de 1720.

En el tema de las tarifas, el Reglamento utiliza tres monedas diferentes: el peso, el real de plata y el real de vellón, con las siguientes equivalencias:

1 peso = 8 reales de plata

1 real de plata = 2 reales de vellón.

El Título VI “Maestros de Postas del Reyno incluso los de Navarra, Aragón, Valencia y Cataluña”, ya reconoce algunas particularidades y tarifas en estos Reynos “por ser en ellos distinto el valor de las monedas” (artículo III), lo que provoca una consulta del intendente de Cataluña y una aclaración dada en Balsaín el 3 de octubre de 1720 sobre “el real de plata nueva de aumento, que se cobran en el principado con exceso a las de Castilla”.

Éste se mantiene “en las cuatro provincias en consideración a la variedad de monedas provinciales que entonces corrían”.

Para los particulares era necesario obtener una licencia previa de los primeros caballos que se cifraba en dos pesos y medio, equivalentes a 20 reales de plata o 40 reales de

vellón. De estos, dos pesos eran para la Hacienda y el medio restante para el “mozo del Oficio del Parte, por no tener asignado otro salario, y ser de su cargo, y obligación el que se lleven los caballos a la hora, y al parage donde los piden”.

Las licencias debían otorgarlas el Correo Mayor en la Corte y los Administradores de Estafetas en las otras ciudades, “con la presunción de que han de tener especial cuidado –los otorgantes– en no concederla a persona que no sea muy conocida, y en quien no recele sospecha de delito”.

Había que abonar derechos dobles por la primera carrera que debían pagarse al Maestro de Postas de Madrid, cuando se iniciaba la carrera en la Corte o en el Real Sitio donde estaba el Rey, como indemnización compensatoria al Maestro de Postas por la obligación de éste de tener dispuestos en todo momento seis caballos en el lugar que residía la Corte para los Correos del Rey.

La tarifa era de ocho reales y medio de vellón por legua, en la que se incluía el coste del alquiler de los dos caballos y la propina, agujeta, para el postillón que obligatoriamente había que llevar. Si viajaban más de una persona al mismo tiempo, la tarifa se liquidaba a cuatro reales y cuarto por caballo, pero incluyendo siempre otro tanto para el postillón “preciso para restituir los caballos a la posta de donde salen”.

Por último, había que abonar también un impuesto consistente en el 10 por 100 del importe del viaje, calculado según la tarifa anterior llamado *décima*.

Con estas bases resulta interesante calcular el coste de un viaje por la posta a un particular en aquellos primeros años del siglo XVIII en el itinerario Madrid-Burgos:

42 1/2 leguas x 8,5 reales	362 reales de vellón
10% (décima).....	37 reales de vellón

Primera posta Madrid-Alcobendas	
3 leguas x 8,5 reales.....	26 reales de vellón
Licencia.....	40 reales de vellón

TOTAL..... 465 reales de vellón

Este coste podemos considerarlo muy elevado en relación con los salarios de la época y además era preciso una autorización administrativa, la licencia, que constituía otra traba para la utilización de la posta a caballo. Por ello, parece que su uso estaba reservado, aunque con mayor amplitud que en el siglo anterior, a una clase muy restringida por su número y por su posición social.

En cuanto a los tiempos de desplazamiento, en la hipótesis de hacer 30 leguas diarias se tardaría casi un día para desplazarse de Madrid hasta Burgos.

Comparando estos tiempos de viaje con los correspondientes a los mismos itinerarios pero utilizando los medios ordinarios de la época, caballería o carruajes, propios o alquilados, resulta que “ir por la posta” significaba hacer estos largos viajes en sólo una cuarta parte del

número de jornadas empleadas con los otros medios, de donde la utilización generalizada del modismo, para significar realizar una acción con extrema celeridad.

Es interesante señalar también como en el Título VII, relativo a los Correos se señala que “el excesivo numero que hay de Correos de a caballo para los viages extraordinarios, y de moneda, obliga á que todos experimenten una total imposibilidad en su subsistencia: y deseando que logren algun alivio, mando que el numero de Correos para estos viages, quede reducido á sesenta; y que los demás actuales sirvan de supernumerarios, y vayan obtando en las vacantes del numero que hubiere, á fin de que quede reducido el señalado sin que hasta que se estingan los supernumerarios pueda proveerse en otro plaza de Correo de numero: con cuya providencia se logra el que los Correos se hallen asistidos, desempeñen sus cargos con mayor exactitud, y no haya mas de los precisos”.

Otras normas del Reglamento sobre el servicio de postas que son de interés para conocer esta forma de viajar en el siglo XVIII son estas otras que se resumen a continuación.

Los Maestros de Postas venían obligados a suministrar “prontamente” los caballos del relevo a todas las personas o correos que “vayan corriendo caballos de la antecedente (posta)”, pero si los dieran a los que no llevasen caballos serían severamente castigados con la confiscación de los bienes y la deposición del cargo. En los alcances en una posta “no se ha de pagar derechos algunos por razón de caballos, aunque pretexto el Maestro de Posta que entre con ellos en su casa (...) pero en el caso de tomar caballos, ha de pagar la carrera entera, aunque encuentre a la persona que va en su alcance en la mitad o principio de ella”.

En cuanto a la posibilidad de utilizar un solo postillón varios caballeros, se establecía: “pero si fueran dos, o más las personas que corrieran, bastará un postillón para restituir a la posta los caballos, y no tendrán que satisfacer más que los que ocupasen, sirviéndoles un postillón para todos; en cuyo caso han de cobrar los Maestros de Posta por cada caballo de los que ocupasen... (en) los viages particulares a cuatro reales y un cuartillo, que va reglado por cada legua y carrera que se compone de dos caballos”. Cuando un particular se unía a un correo en el viaje cada uno debe pagar su tarifa si bien “gozará del beneficio de que haciendo el viaje juntos, se excusen de un caballo, pues un postillón servirá para los dos”.

Si el viaje terminaba en Madrid, el postillón que acompaña al gentilhomme –tal es la terminología usada en el Reglamento para los usuarios particulares de las postas– que no va a apearse a la oficina del Correo Mayor, ha de observar la casa adonde va, a fin de dar cuenta al Correo Mayor de la persona que ha acompañado, y en qué calle y casa se ha quedado, así como el origen del viaje para conocimiento de los funcionarios reales.

La obligación de suministrar los caballos del Maestro de Postas estaba subordinada al cobro por adelantado de la tarifa correspondiente. El usuario de las postas tenía a su vez obligación de utilizar los caballos que le suministrase el Maestro de Postas, sin que pudiera usar otros.

El Reglamento, por otro lado, se hacía eco de las quejas de los Maestros de Postas de que algunos correos y otras personas “en conociendo el atraso que por su defecto, descuido o mayor comodidad experimentan en la diligencia, solicitan recuperarle a costa de los mismos caballos, de que se sigue el reventarlos o estropearlos” y por ello establecía que en esos casos y mediante la declaración bajo juramento del postillón, se indemnizara al Maestro de Postas del valor del caballo correspondiente.

Se advierte que en la documentación del viaje debe quedar bien establecido si éste es oficial o particular a efectos de aplicar en cada caso la tarifa correspondiente y que en los lugares de travesía, donde no existan postas, deben ser las Justicias del lugar las que provean de caballos a los correos o particulares hasta la nueva posta, con las mismas tarifas establecidas.

Por último, se ordenaba que a los correos y postillones se “les guarden todas las preeminencias que les están concedidas” y, entre ellas la no sumisión a la justicia del lugar, sino a una jurisdicción independiente y propia del ramo de Correos.

EL PRIMER MAPA DE POSTAS DE ESPAÑA

Probablemente el primer mapa de postas de España, tal como es recogido por Ángel Bahamonde, Gaspar Martínez y Luis Enrique Otero en su “Atlas Histórico de las Comunicaciones en España”, obra en la que tuvo el honor, por deferencia de los autores, de escribir un preámbulo, sea el titulado “L’Espagne divisée en tous les Royaumes et Principautés” (España dividida en todos sus Reinos y Principados), de Hubert Jaillot, París, 1721.

Este mapa de 45,7 cm por 64,7 cm, se conserva en la Biblioteca Nacional de París (Francia). Fernando Alonso cita otro ejemplar en el British Museum, de Londres.

Es posterior por tanto al Decreto de 7 de diciembre de 1716 que establecía las primeras tarifas o portes de las cartas y al Reglamento General del Correo de 1720.

Después del título anteriormente mencionado, la cartela ubicada en el ángulo inferior derecho continúa (traducido del francés) “Donde están exactamente recogidos y observados todos los Caminos de Postas de España, siguiendo las Memorias de los Correos Mayores de Madrid. Por orden de Su Excelencia Monseñor Marqués de Grimaldi Ministro y Secretario de Estado de su Majestad Católica en 1721”.

Y en otra cartela rectangular se puede leer (traducido del francés) “Las Postas de España se pagan por leguas a razón de dos reales de plata por legua para cada caballo y ordinariamente se da medio real de plata como propina a los postillones, lo que se denomina las agujetas. A la salida de Madrid se paga doble posta. Los Correos Mayores de cada ciudad capital de provincia por donde pasa la Posta tienen el derecho de una piastra por Correo a la salida de dichas ciudades y en Madrid el Correo Mayor



recibe tres piastras por Correo además de la doble posta. Es preciso señalar que en Aragón y Cataluña es donde se paga dos reales de plata por caballo cada legua, porque en Castilla no se paga más que tres reales de vellón por caballo cada legua, los cuales tres reales hacen aproximadamente doce soles de Francia”.

Al llegar a este punto cabe preguntarse si esta información, que corresponde a un mapa fechado en 1721 está de acuerdo con el Reglamento de abril de 1720. La respuesta, como vamos a comprobar, es negativa.

En la cartela se da a entender que la propina a los postillones no está expresamente regulada, “ordinaria-

mente se da medio real de plata como propina” cuando el Reglamento lo incluye expresamente: como pago “han de pagar ocho reales y medio de vellón por legua: los siete reales y medio por la carrera y el otro para las abujetas de los postillones”.

En la cartela se indica que en “España se paga por leguas a razón de dos reales de plata por legua”, si bien matiza más adelante que “en Aragón y Cataluña es donde se paga dos reales de plata por caballo, porque en Castilla no se paga más que tres reales de vellón por caballo cada legua”.

En el cuadro siguiente reflejamos estos importes según se deduce del mapa de 1721 y del Reglamento de 1720:

	REGLAMENTO 1720 (por legua)	MAPA 1721 (por legua)
ESPAÑA (excepto Navarra, Aragón, Valencia y Cataluña)	7,5 rs. v + 1 r. v (prop) = 4,25 rs. plata	3 rs. v + 0,5 rs. pl (prop) = 2 rs. plata
Navarra, Aragón, Valencia y Cataluña	7,5 rs. v + 1 r. plata + 1 r. v (prop)= 5,25 rs. plata	2 rs. pl + 0,5 rs. pl (prop) = 2,50 rs. plata

Los itinerarios postales se estructuran radialmente desde Madrid con las siguientes rutas:

- Madrid-Valencia y Madrid-Cartagena, con itinerario común hasta Tarancón.
- Madrid-Barcelona y Madrid-Pamplona-Bayona, con itinerario común hasta Lodaes.
- Madrid-Aranda de Duero-Burgos-San Sebastián-Hendaya.
- Madrid-Arévalo-Ponferrada y dos rutas a Coruña y a Pontevedra.
- Madrid-Arévalo-Salamanca-Ciudad Rodrigo-Lisboa.
- Madrid-Arévalo-Valladolid-Burgos.
- Madrid-Trujillo-Badajoz.
- Madrid-Córdoba y dos rutas a Cádiz y a Granada.

Fernando Alonso (“Porteos y Cartografía en la prefilatelia española”, número 12 de la colección “Cuadernos de Filatelia”, de la Federación Española de Sociedades Filatélicas) referencia otros dos mapas postales en este período, ambos en el Archivo General de Simancas:

- “Planta que se propone para el Correo de Asturias, que viene por León, con las cartas de Castilla y Galicia”, del estafetero de Villafranca del Bierzo, manuscrito en tinta sobre papel, 220 por 310 mm, de 1738 y

- “Carreras de Francia, Galicia, Alicante, Valencia y Cartagena” de José del Palacio, responsable máximo del Correo en España, manuscrito en tinta sobre papel, un legajo de cuatro páginas, de 1744-1745.



SPANISH POSTAL CARTOGRAPHY (IV)

By FERNANDO ARANAZ del RÍO

This is the follow-up of the history of the Spanish cartography, starting at the beginning of the 18th century, which saw the ascent of Philip V to the Spanish throne in 1701 and a new era in the organization of the country's postal services. Only at the end of the 17th Century, the communication routes started to be represented on maps. In 1720 the first general regulation of the Spanish Post was approved and the use of the post chaise system by private individuals regulated, as well as fares. Probably Spain's first post chaise map was the one entitled “L'Espagne divisée en tous les Royaumes et Principautés”, by Jubert Jaillot (Paris, 1721).