

CARTOGRAFÍA POSTAL ESPAÑOLA (V)



Fernando Aranaz del Río / FRPSL
(Doctor Ingeniero Geógrafo
y Académico de Número)



Como continuación de las partes I, II, III y IV publicadas respectivamente en los números 4, 5, 6 y 7 de Acadēmv, vamos a seguir avanzando en el desarrollo de la cartografía postal española, a lo largo del siglo XVIII.

El trabajo anterior lo habíamos cerrado con el Reglamento de 1720 y con el mapa de Hubert Jaillot realizado en París en 1721. Pero el correo se sigue desarrollando de una manera continua.

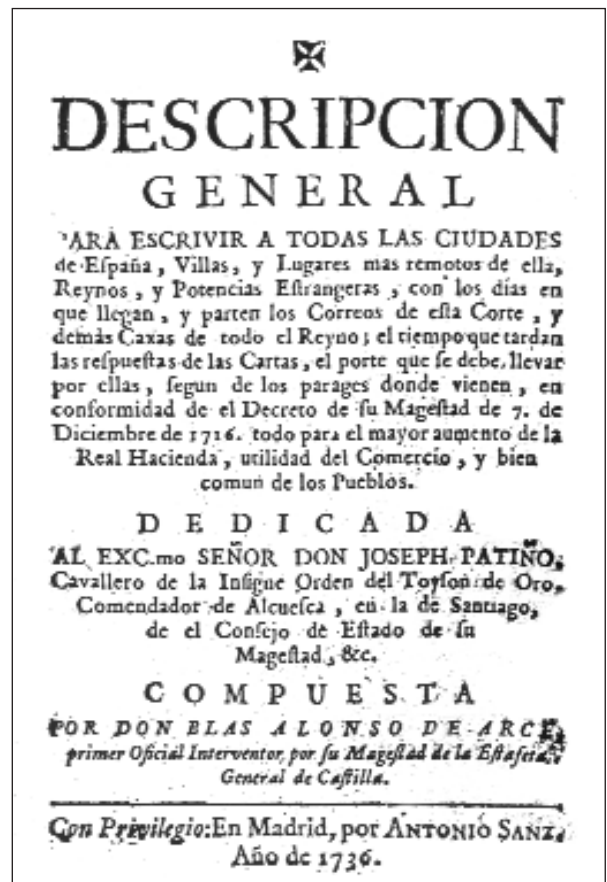
El 29 de junio de 1727, el Rey nombra a D. José Palacios Juez Superintendente y Administrador General de Estafetas, Correos y Postas de dentro y fuera del Reino. Hasta entonces venía ocupando el puesto de Contador Interventor de la Renta de Estafetas y Postas.

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", una obra fundamental para conocer los itinerarios postales y consecuentemente toda la red de caminos existente en España en aquellos años.

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 Alzola, en *Las Obras Públicas en España*, las sillas de posta 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 sobreescritos 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 sobreescritos 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 carretas 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 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.

Como hemos visto el correo sigue en arriendo, como única manera de que funcione.

De 1743 conocemos una *Relación del Valor que produce la Renta General de Estafetas y Postas de dentro y fuera de España, arreglado á los que à tenido en los cinco antecedentes desde 1º de Henero de 1738, hasta fin de Diziembre de 1742. Y de las cantidades que en cada vno se deben satisfacer de su producto á las consignaciones, cargadas de Justicia que tiene sobre si, por recompensa de los oficios que se incorporaron á la Corona, salarios y Gastos de Adm.^{on} que en virtud de Reales zedulas y ordenes está mandado satisfacer: Del Gasto de Correos extraordinarios del Real servicio, segun el causado en los cinco años hasta fin de el de 1741. Y de otras asignaciones que en consecuencia de varias ordenes, se pagan, como de las que se libran con Cartas de pago de Thesoreria Gral., de que se haze entrada por salida, que con distincion es como se sigue.*

En el apartado “Arrendamientos” encontramos, por ejemplo:

Aranda de Duero	2.724 reales	22 maravedís
Bribiesca	523 reales	10 maravedís
Burgos	37.418 reales	6 maravedís
Miranda de Ebro	1.455 reales	17 maravedís
Medina de Pomar	1.358 reales	12 maravedís

Por estos años también comienzan a aparecer las primeras marcas prefilatélicas que han llegado hasta nosotros.

En cuanto a cartografía se refiere es necesario citar el *Mapa de Europa para uso del Rey con los Itinerarios antiguos y modernos y las Rutas marítimas ajustadas a las observaciones astronómicas* de G. Delisle, realizado en 1739, donde aparecen reflejados los principales itinerarios de Postas del continente europeo, incluyendo alguna información sobre España.

EL CORREO EN LA ESPAÑA DE FERNANDO VI

Con la proclamación de Fernando VI, cuyo reinado duraría trece años (1746-1759), el correo continúa evolucionando al compás de la sociedad española, progresando y ampliando sus servicios en cantidad y en calidad.

En esta época empieza a desarrollarse la idea **CORREO → TRANSPORTE → CAMINOS** y así Fernando VI que conserva los mismos ministros que su padre, de cara a una política que pudiéramos llamar de continuismo progresista, por una Real Cédula de 17 de junio de 1747, refrendada por el marqués de la Ensenada, nombra a D. José de Carvajal y Lancaster, Superintendente General de Postas, Correos y Estafetas de dentro y fuera de España.

En ella se dice “El Señor Superintendente General por sí o por las personas a quien lo cometiese, conocerá sobre la reparación de los caminos antiguos o la apertura de los nuevos a costa de los pueblos o de cuenta de Su Majestad”. Es la primera vez que se plantea la posibilidad de apertura de caminos con cargo al presupuesto del Estado.

Esta primera posibilidad se desarrolla en la Instrucción a los Intendentes Corregidores de 1749, que dice: “Los Intendentes Corregidores harán especial encargo a todas las Justicias de su provincia y subdelegados de ella para que cada uno en su término procure tener compuestos y comerciables los caminos públicos y sus puentes en que se interesa la causa común; que no permitan que los labradores se entren en ellos; y a este fin pongan sus fitas y mojones, y procedan contra los que ocuparen alguna parte de ellos con las penas y multas correspondientes a su exceso, a más de obligarles a la reposición a su coste; y que si necesitaren de mayor ensanche o reparos de puente o calzada que facilite los pasos y tránsitos den cuenta con la justificación necesaria a mi Consejo para que él se providencie lo conveniente en lo que no puedan costear los pueblos, en cuyo territorio se deban hacer, interin que por mí no se tome otra regla y providencia; y cuidarán de conservarlos corrientes conformes a las órdenes dadas y las ordenanzas municipales”.

En esta época, con el marqués de la Ensenada de Ministro, se encarga el estudio de dos soluciones alternativas, los caminos desde Santander o desde Reinosa hasta Burgos, al ingeniero D. Sebastián Rodolphe. Se trata de buscar una salida al mar para los productos de la meseta castellana (trigo, vino, lanas...).

Esto supone que por Real Orden de 29 de noviembre de 1748 se acuerde la construcción del camino carretero de Santander a Reinosa. La subasta se celebró el 25 de junio de 1749, adjudicándose a Marcos de Vierna que acabó los trabajos en 1753, año en que quedó abierta al tráfico.

Palacio Atard da una amplia información sobre la historia y vicisitudes de estas carreteras, señalando como promotor de la idea de construir un camino carretero entre Santander y Reinosa al ministro Patiño hacia 1730; su

TRATADO
LEGAL, Y POLITICO
DE
CAMINOS PUBLICOS,
Y POSSADAS.
DIVIDIDO EN DOS PARTES.
LA UNA, EN QUE SE HABLA DE LOS
Caminos; Y la otra, de las Possadas: y como
anexo, de los Correos, y Postas, así públicas, como
privadas: donde se incluye el Reglamento
general de aquellas, expedido en 23. de Abril
de 1720.
SU AUTOR
EL Dr. D. THOMAS MANUEL FERNANDEZ
de Meja.
DEDICADO
AL REY N. S.^R
PARTE I.
DE LOS CAMINOS.
CON LICENCIA:
En Valencia, por Joseph Thomàs Lucas, en la Plaza de
las Comedias. Año 1755.

TRATADO
LEGAL, Y POLITICO
DE
CAMINOS PUBLICOS,
Y POSSADAS.
DIVIDIDO EN DOS PARTES.
LA UNA, EN QUE SE HABLA DE LOS
Caminos; Y la otra, de las Possadas: y como
anexo, de los Correos, y Postas, así públicas, como
privadas: donde se incluye el Reglamento
general de aquellas, expedido en 23. de Abril
de 1720.
SU AUTOR
EL Dr. D. THOMAS MANUEL FERNANDEZ
de Meja.
DEDICADO
AL REY N. S.^R
PARTE II.
DE LAS POSSADAS.
CON LICENCIA:
En Valencia, por Joseph Thomàs Lucas, en la Plaza de
las Comedias. Año 1756.

intención era que el comercio de exportación de lanas se dirigiera desde Burgos al puerto de Santander, dentro de Castilla, a efectos de asegurar el cobro por la Hacienda de los derechos de exportación sobre las lanas ya que de continuar realizándose por Bilbao, como en el siglo anterior, dado su carácter de provincia exenta, se producirían unos quebrantos al Fisco.

Años más tarde se tomaría la decisión de prolongar el camino desde Reinosa hasta Burgos, como solución más viable frente a la alternativa Santander-Burgos por el puerto del Escudo.

En cuanto se refiere al tema concreto del correo, señalamos cómo el 16 de junio de 1754 se dictó un reglamento para la dirección de las Cartas de Francia y de todo el Norte, a la ciudad de Cádiz. Éstas llegaban a Madrid los viernes de cada semana y ese mismo día, a las tres de la tarde, salía un correo extraordinario, con todas ellas y las procedentes de Madrid con el fin de anticipar al comercio la correspondencia, llegando a Cádiz el martes siguiente.

Muerto Carvajal en abril de 1754, le sucedió en agosto D. Ricardo Wall y Devreux, irlandés al servicio de España y embajador de Fernando VI en la Corte británica.

En 1755 se produce un hecho que tendrá una repercusión importante en el futuro de la organización del correo español. D. Ricardo Wall nombra a D. Pedro Rodríguez Campomanes, Asesor de la Renta de Correos. Suyas serán las decisiones que en materia organizativa se tomen en este reinado y en el de Carlos III, dimitiendo al poco de la llegada de Carlos IV, en 1791, tras más de treinta y cinco años (un tercio de siglo) en el cargo.

En 1755, el Doctor D. Thomas Manuel Fernández de Mesa publica un *Tratado legal y político de caminos públicos y posadas* con un anexo de los correos y postas, así públicas como privadas, donde se incluye el texto del reglamento de 23 de abril de 1720. El libro está impreso en Valencia y el autor se lo dedicó al Rey.

En la primera parte, con 244 páginas y veintidós capítulos, trata de los Caminos incluida su construcción, ornamentación, conservación, etc. En la segunda, con 232 páginas, los diez primeros capítulos los dedica a las Posadas y los dos últimos a las Postas, así públicas como privadas (según señala la portadilla).

De las posadas merece reproducirse su opinión sobre el tema de la localización y distancia mínima entre postas, pues nos da clara idea de la velocidad de marcha con los medios técnicos de la época.

La norma es la siguiente: “a lo menos fuera conveniente, que no faltasen de cuatro en cuatro, o de cinco en cinco horas, contando por esto, espacio de veinte millas o cinco leguas de cuatro mil pasos ... Y esto es lo que corresponde a la regular costumbre que se sigue en Europa para tomar descanso, o alimento;

y para los de unas fuerzas medianas, es bastante jornada la de ocho a diez horas de caminar a este paso; y así, a los cuatro o cinco, les viene bien partir el viaje y descansar y comer...”. En cuanto a su localización ya en el lugar, dice que las que tengan que estar en los pueblos se edifiquen a la entrada o a la salida de los mismos para su más fácil identificación por los viajeros.

La obra se cierra con una relación de las Carreras de Postas establecidas en España (ver cuadro adjunto), y tres índices o relaciones de distancias desde Madrid a todas las Postas en los lugares donde están establecidas dentro de España; un segundo de distancias desde Madrid a diferentes ciudades de fuera de España con más de setenta referencias y un tercero con distancias entre ciudades de fuera de España.

Gonzalo Menéndez Pidal en *Los caminos en la historia de España*, Madrid 1951, presenta un mapa con estos itinerarios, pero como fácilmente podemos comprobar faltan algunas Carreras. En cualquier caso es posible apreciar la estructura vial de los caminos españoles, en estrella con centro en Madrid.

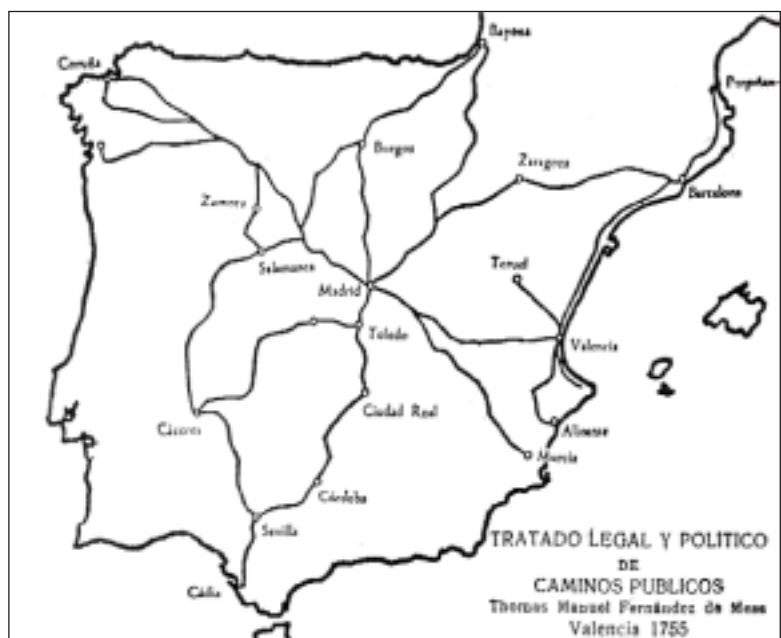
Otros hechos de cierta importancia sobre el Correo son:

– En 1756 Rodríguez Campomanes reestructuró el sistema de listas de correo creando el oficio de lector dado el elevado número de analfabetos.

– En 1757 creará las primeras ordenanzas para carteros.

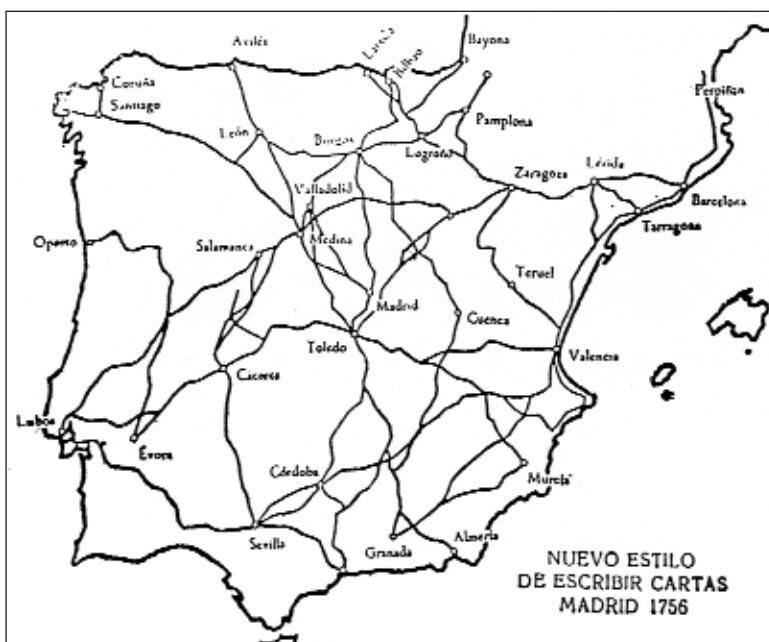
– En 1758 se promulga el Reglamento de las Cuentas de la Renta de Correos.

– En el año 1758 se nombra un primer grupo de doce carteros, encargados de la distribución de la correspondencia en Madrid. Para ello Madrid fue dividido en doce distritos o cuarteles, y posteriormente a cada cartero principal le fue agregado un ayudante y un supernumerario, que recibían la retribución de un cuarto por cada objeto entregado.



86 CARRERAS DE POSTAS, ESTABLECIDAS en España, y Leguas que ay de distancia de unos à otros Lugares, y han de satisfacer à los que hizieren viages, y cobrar los Maestros de Postas.

	POSTAS	LEGUAS
MADRID A BAYONA DE FRANCIA, POR BURGOS, VITORIA Y SAN SEBASTIÁN.....	34	97 1/2
MADRID A BAYONA, POR PAMPLONA	26	84
MADRID A LA CORUÑA.....	27	101
MADRID A PONTEVEDRA, POR ORENSE	28	104
MADRID A SANTIAGO.....	28	104
MADRID A SALAMANCA Y CIUDAD RODRIGO.....	14	54
SALAMANCA A BENAVENTE, POR ZAMORA.....	7	29
MADRID A BADAJOZ, POR TALAVERA, TRUJILLO Y MÉRIDA	16	65
BADAJOZ A ALCÁNTARA Y CIUDAD RODRIGO	8	40
BADAJOZ A SEVILLA.....	9	37
MADRID A CÁDIZ, POR TOLEDO, CIUDAD REAL, CÓRDOBA, ÉCIJA, CARMONA, SEVILLA Y PUERTO DE SANTA MARÍA.....	27	106
MADRID A VALLADOLID	11	36
VALLADOLID A BURGOS (en caso necesario).....	6	22
MADRID A ARANJUEZ.....	3	8
MADRID A EL ESCORIAL.....	3	8 1/2
MADRID A BARCELONA, POR ALCALÁ, GUADALAJARA, ZARAGOZA, FRAGA Y LÉRIDA.....	33	106
BARCELONA A PERPIÑÁN	10	28
BARCELONA A TARRAGONA Y TORTOSA.....	9	30
MADRID A SAN CLEMENTE, MURCIA Y CARTAGENA	18	72
MADRID A VALENCIA	11	54
VALENCIA A TORTOSA	5	25
VALENCIA A DENIA	3	13
VALENCIA A TERUEL.....	6	24
VALENCIA A ALICANTE	7	27
CORUÑA A SANTIAGO	3	10



Para concluir el resumen de este reinado señalaremos la aparición del libro *Nuevo estilo de escribir cartas missivas*, publicado en Madrid en 1748 en la imprenta de D. Joseph Alonso y Padilla. Del mismo hay otra edición en Madrid en 1756 con el título de “Nuevo estilo de escribir cartas... , añadida nuevamente la guía de caminos”. Gonzalo Menéndez Pidal presenta un mapa, señalando que esta “Guía de Caminos” es muy deficiente, y está llena de innumerables erratas que a veces hacen perder toda orientación.

En este período del reinado de Fernando VI cabe señalar dos mapas:

- “Mapa de los Reinos de España y de Portugal en el que están trazadas las Carreras de Postas” de Didier Robert de Vaugondy, realizado en París en 1757, y
- “Mapa General de Postas de Europa en el que se han trazado todas las

rutas y marcado todos los lugares donde las postas están establecidas” de John Rocque y J. Gibson, realizado en Londres en 1758, con una más que aceptable información sobre España, dada la escala del mapa, aproximadamente 1:2.650.000.

EL CORREO EN EL REINADO DE CARLOS III

En 1759, por muerte sin sucesión de su hermanastro Fernando VI, fue proclamado rey de España Carlos III que reinaría hasta su fallecimiento el 14 de diciembre de 1788, durante más de veintinueve años.

Durante su reinado los correos, los transportes y los caminos van a experimentar un espectacular desarrollo, del que tenemos noticias no solamente por la información de tipo histórico-legal, sino también por los numerosos viajeros que surcan la España de la segunda mitad del siglo XVIII y que nos han dejado sus impresiones en numerosos libros de viajes.

El estudio de este período de la historia postal española y del posterior siglo XIX, no puede ser realizado como un hecho aislado fuera de toda correlación con otros acontecimientos de la vida nacional. Su análisis ha de ser

considerado en un contexto mucho más amplio, que comprende entre otros factores fundamentales:

- el desarrollo en cada momento de las comunicaciones, como un todo armónico (camino, servicios de diligencias, red de posadas y más tarde mediado el siglo XIX el impacto del ferrocarril);
- las estructuras administrativas nacionales;
- el entorno geográfico, demográfico y económico;
- los procesos militares de independencia nacional.

Para desarrollar un estudio sobre este reinado se han de desglosar los diferentes aspectos del mismo: políticos, postales, caminos, posadas... haciendo especial hincapié en los textos fundamentales de este período: los de Rodríguez Campomanes, Matías Escribano y Espinalt, principalmente.

Nosotros dejamos concluido este trabajo, que enlaza con la selección de mapas que desde el de Tomás López de 1760, vienen analizando mis compañeros Académicos Fernando Alonso García y José Manuel López Bernal.

Sin embargo, y aunque cronológicamente correspondería a 1736, por su importancia y trascendencia, es necesario incluir y analizar el extraordinario trabajo, ya mencionado, de Blas de Arce, que permite configurar una verdadera geografía postal española de mediados del siglo XVIII. El próximo capítulo, el VI y último de la serie, estará dedicado a esta tarea.



SPANISH POSTAL CARTOGRAPHY (V)

By FERNANDO ARANAZ del RÍO

The author continues the series of articles about the development of Spain's postal cartography, focusing on the reigns of Philippe V, Ferdinand VI and Charles III. Throughout this period three maps stand out – “The map of Europe for the use of the King with the ancient and modern itineraries and maritime routes adjusted to astronomical observations”, by G. Delisle (1739); the “Map of the Kingdoms of Spain and Portugal showing the postal routes”, by Didier Robert de Vaugundy (1757), and the “General map of the Posts of Europe”, by John Rocque and J. Gibson (London, 1758), the latter with commendable information about Spain.